



PRIORIDADE AO TRANSPORTE
PÚBLICO POR ÔNIBUS

PANORAMA DOS PROJETOS E INVESTIMENTOS



ASSOCIAÇÃO NACIONAL
DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS



PRIORIDADE AO TRANSPORTE
PÚBLICO POR ÔNIBUS

PANORAMA DOS PROJETOS E INVESTIMENTOS



ASSOCIAÇÃO NACIONAL
DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS

MENSAGEM DO PRESIDENTE

Mesmo diante de inúmeros desafios, há sinais de que começamos a andar na direção correta da priorização do transporte público urbano por ônibus. Esses sinais são tangíveis e estão se consolidando gradualmente na paisagem urbana de vários municípios brasileiros. Superando a inércia dos últimos 30 anos, observou-se recentemente um conjunto de novas iniciativas que contemplam algum tipo de intervenção física voltada ao modo de transporte mais importante para o deslocamento diário de milhões de brasileiros espalhados nos 4 cantos do país. Essas novas iniciativas são o resultado da conjunção da disponibilização de recursos financeiros, da vontade política, da competência institucional e de processos de planejamento contínuo. Em alguns casos, esses fatores foram magnificados em função da realização de importantes eventos esportivos tais como a Copa do Mundo 2014 e os Jogos Olímpicos 2016.

A Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) concebeu esta publicação como um instrumento de acompanhamento e divulgação das recentes iniciativas de priorização do transporte público. Diante da necessidade de manter um registro detalhado e atualizado dos fatos, esta publicação dedica-se à descrição do relato histórico e ao banco de dados criado para monitorar os projetos nos diversos estágios de desenvolvimento. Visando alcançar um nível satisfatório de confiabilidade nos dados

coletados, a NTU estabeleceu um procedimento de acompanhamento contínuo. Nesse sentido, é importante agradecer a todos aqueles que contribuíram direta e indiretamente para que os dados fossem reunidos e organizados da melhor forma possível. Mais de 400 projetos de priorização estão registrados e uma parte considerável deles já está operando ou em processo de implantação.

Apesar da constatação de que estamos na direção correta, esta publicação também apresenta um alerta para toda a sociedade brasileira. Trata-se do desafio de converter projetos existentes em sistemas em operação, para que a priorização leve à racionalização dos serviços e ao consequente aumento da qualidade. A superação desse desafio depende fundamentalmente da viabilização de recursos financeiros, que sejam continuamente direcionados para o transporte público urbano. Sem essa decisão, há o risco considerável de que boa parte dos projetos estará fadada a permanecer no estágio de concepção inicial, e a mobilidade urbana não receberá as intervenções tão esperadas por uma grande parte da população brasileira.

OTÁVIO VIEIRA DA CUNHA FILHO

Presidente Executivo da NTU

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

8

01

HISTÓRICO DOS
INVESTIMENTOS
EM TRANSPORTE
PÚBLICO POR ÔNIBUS

10

02

PRIORIZAÇÃO
DO TRANSPORTE
PÚBLICO POR ÔNIBUS:
SITUAÇÃO NACIONAL

54

03

BENEFÍCIOS

74

04

CONCLUSÕES

84

05

REFERÊNCIAS

86



INTRODUÇÃO

A racionalização e a priorização do transporte público são passos no desenvolvimento de políticas urbanas sustentáveis. Sem a priorização é praticamente impossível melhorar a qualidade dos serviços prestados à comunidade. Conseqüentemente, torna-se ainda mais difícil alcançar um alto nível de desenvolvimento sustentável para a população urbana. Essa é uma constatação que alguns setores da sociedade compreendem há muitos anos, mas que apenas recentemente foi incorporada às políticas públicas em todos os níveis de governo.

Especificamente, pode-se apontar a substantiva alocação de investimentos em infraestrutura urbana voltada para projetos de mobilidade a partir de 2007. Principalmente partindo da esfera federal, observou-se uma série de iniciativas que englobam o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), a Matriz de Responsabilidades para a Copa do Mundo 2014 e as intervenções pactuadas para os Jogos Olímpicos Rio 2016. No decorrer desses 8 anos, inúmeras foram as intervenções propostas para modificar, racionalizar, incrementar e modernizar os sistemas de transportes urbanos. Notadamente, criou-se uma grande expectativa acerca do legado produzido, em função do montante de recursos financeiros disponibilizados.

Nesse sentido, vários relatórios técnicos governamentais foram produzidos visando registrar, discutir e avaliar os resultados alcan-

çados com os projetos de mobilidade urbana desde 2007. Na maioria dos casos, esses relatórios dedicaram-se a relatar uma parte do processo de investimento, principalmente relacionado à Copa do Mundo 2014 (Brasil, 2011) e ao PAC (Brasil, 2014). Em outros casos mais específicos, observa-se que o histórico de investimento foi brevemente relatado como contexto para análise de iniciativas locais tais como descrito por Dexheimer *et al.* (2014), que se concentrou na avaliação do legado para a cidade de Porto Alegre-RS.

Buscando contribuir e ampliar o debate sobre a questão da priorização do transporte público, este caderno técnico sintetiza o histórico dos investimentos e detalha a situação atual dos projetos e alguns benefícios registrados em algumas cidades. Este documento é o resultado de um processo de acompanhamento dos investimentos, que a NTU iniciou em 2013. Desde então, foi estabelecida uma sequência de pesquisa, tratamento dos dados coletados e divulgação, para que diversos segmentos da sociedade, tais como representantes de órgãos do poder público, acadêmicos e fornecedores de equipamentos e insumos do setor, possam melhor compreender o cenário atual e vislumbrar tendências da mobilidade urbana e direcionamento de ações estratégicas.

Após esta introdução, este caderno técnico está dividido em outras 4 seções: histórico dos investimentos; situação nacional da priorização do transporte público por ônibus; benefícios; e conclusões.

01

HISTÓRICO DOS
INVESTIMENTOS
EM TRANSPORTE
PÚBLICO POR
ÔNIBUS

A avaliação dos investimentos, realizados nos últimos 8 anos, em infraestrutura da mobilidade urbana no Brasil resulta em boas perspectivas para a população brasileira. Após um longo período marcado pela ausência da destinação de recursos, o anúncio do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), ainda no ano de 2007, significou a oficialização da retomada dos investimentos em infraestrutura de transporte urbano no país. Ademais, indicou a reversão de esforços anteriores focados no transporte individual. Consequentemente, a sociedade e o setor empresarial acolheram o PAC com grande expectativa, ansiosos pelo aumento da qualidade do transporte público e pela melhoria das condições de operação.

Em grande parte, as perspectivas positivas decorrem da combinação e dos resultados dos diversos subprogramas de investimentos. O governo federal criou programas de financiamento que priorizaram a destinação de recursos para a construção de obras de infraestrutura nas cidades-sede dos grandes eventos esportivos, o PAC 2 Mobilidade Grandes Cidades e uma Matriz de Responsabilidades que determinava investimentos específicos para a Copa do Mundo 2014. Posteriormente, como uma sinalização da continuidade dos investimentos, foi anunciado o PAC 2 Mobilidade Médias Cidades, com investimentos específicos para as cidades com população entre 250 mil e 700 mil habitantes. Finalmente, há ainda os recursos dedicados aos Jogos Olímpicos Rio 2016. Originalmente, o escopo dos programas de financiamento era atender o público participante dos eventos. Todavia, o objetivo principal passou a ser a construção de um legado para a sociedade. Assim, a infraestrutura pode ser usufruída diariamente e, principalmente, pode melhorar a qualidade de vida dos cidadãos nos grandes centros urbanos.

As próximas seções destacam, separadamente, a evolução dos investimentos da Matriz de Responsabilidades da Copa do Mundo 2014, do PAC 2 Mobilidade Grandes Cidades e do PAC 2 Mobilidade Médias Cidades. A última seção apresenta as conclusões.

1.1. EVOLUÇÃO DOS PROJETOS DE MOBILIDADE URBANA

1.1.1. MATRIZ DE RESPONSABILIDADES DA COPA DO MUNDO 2014

Breve contexto

Em dezembro de 2014, foi publicada pelo Ministério do Esporte a versão consolidada final da Matriz de Responsabilidades da Copa do Mundo. Desde a assinatura do documento original, em janeiro de 2010, houve várias resoluções do grupo executivo que revisaram e atualizaram as ações relacionadas aos projetos. De acordo com o documento final, 46¹ empreendimentos pertencem à área de mobilidade urbana. Esses empreendimentos totalizam um investimento global de R\$ 8,7 bilhões de reais, ou 32,1% do total destinado para as oito áreas da matriz (Mobilidade Urbana, Estádios, Aeroportos, Portos, Telecomunicações, Segurança, Turismo e Instalações complementares).

Cenário atual: quantidade de projetos

Assim como no balanço realizado em 2014, a fonte de consulta para obtenção das informações pertinentes aos empreendi-

¹ Os empreendimentos nº 4 (Belo Horizonte-MG) e nº 19 (Curitiba-PR) foram desmembrados em dois projetos cada para fins de classificação, conforme Tabela 1 (pág. 29).

mentos de mobilidade urbana previstos para as cidades-sede da Copa do Mundo foi a Matriz de Responsabilidades atualizada em dezembro de 2014 pelo Ministério do Esporte. O documento encontra-se disponibilizado no Portal da Copa (www.copa2014.gov.br). Também foi utilizado o Portal da Transparência da Copa do Mundo (www.transparencia.gov.br) para encontrar informações associadas ao cronograma e financiamento dos projetos.

Em relação à Matriz de Responsabilidades original, constata-se que apenas um projeto foi excluído. Trata-se do ‘Eixo 2: Implantação da via Prudente de Moraes’, na cidade de Natal-RN. Nenhum outro projeto foi incorporado. Conforme apresentado na Figura 1, o cenário final possui 11 Sistemas BRT, 5 Corredores de ônibus, 2 VLT, 3 projetos de ITS, 19 obras viárias e 6 projetos diversos, classificados no grupo ‘Outros’². Apenas a cidade-sede Manaus-AM não foi contemplada com obras de mobilidade urbana.

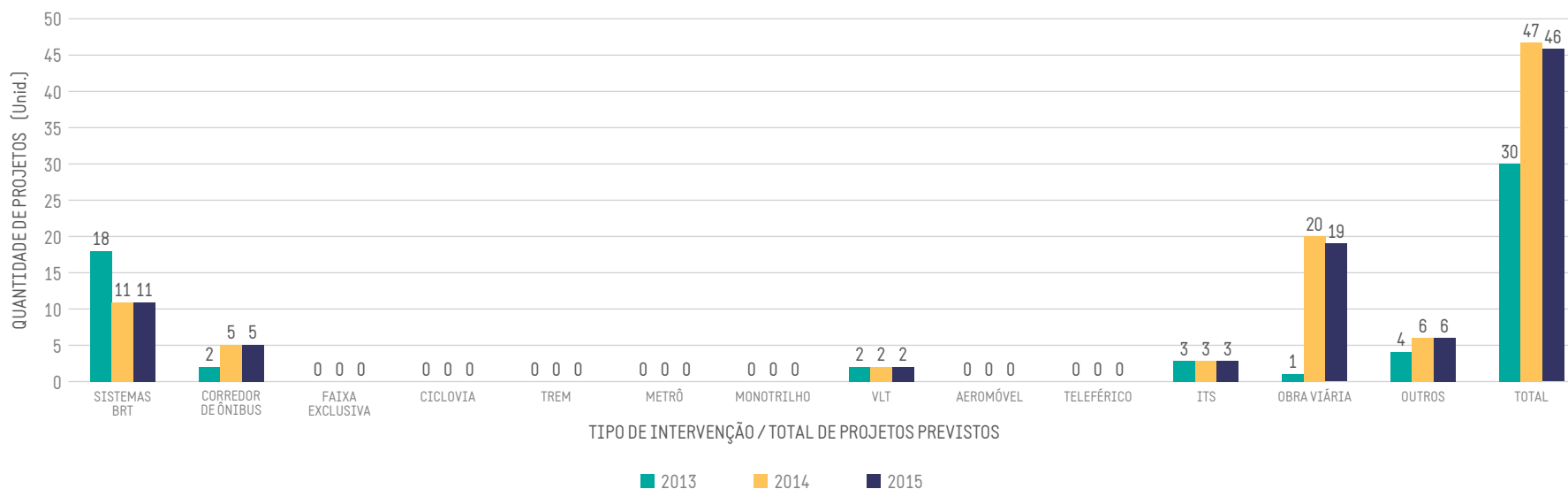


FIGURA 1 – COPA DO MUNDO 2014/INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE URBANA: CLASSIFICAÇÃO E EVOLUÇÃO DA QUANTIDADE DE INVESTIMENTOS PREVISTA (2013, 2014 E 2015)

Fonte: Matriz de Responsabilidades Consolidada Final – Ministério do Esporte/Portal Transparência da Copa. Atualizado em: 11 de março de 2015.

2 A classificação dos tipos de intervenção considerou para a classe ‘Outros’ os empreendimentos relacionados à requalificação e construção de terminais e estações, a aquisição de equipamentos necessários para a operação de sistemas já existentes, a elaboração de projetos e estudos de viabilidade técnica e os empreendimentos relacionados aos demais modos de transporte existentes (corredor fluvial e plano inclinado, por exemplo). Esse critério também foi adotado para a classificação dos empreendimentos do PAC 2 Mobilidade Grandes Cidades e PAC 2 Mobilidade Médias Cidades.

A Tabela 1 destaca todos os 46 empreendimentos constantes na versão final da matriz classificados por tipo de projeto. Os 18 projetos destinados à priorização do transporte público representam 39,1% do total de empreendimentos. As obras de infraestrutura específica para o transporte público por ônibus se destacaram no universo de projetos. Ao todo, 11 Sistemas BRT e 5 Corredores de Ônibus correspondem a 34,8% de todas as obras de mobilidade urbana.

Atualmente, constata-se que 3 Sistemas BRT e 3 obras viárias já foram finalizadas. São elas:

- **Sistemas BRT³**
 - » BRT Antônio Carlos/Pedro I (Belo Horizonte-MG)
 - » BRT Cristiano Machado (Belo Horizonte-MG)
 - » BRT Transcarioca (Aeroporto/Penha/Barra) (Rio de Janeiro-RJ).
- **Obras viárias**
 - » Boulevard Arrudas/Tereza Cristina (Belo Horizonte-MG)
 - » Entorno Arena Pernambuco: Viaduto da BR-408 (Recife-PE)
 - » Entorno Estádio Fonte Nova: Microacessibilidade (Salvador-BA).

Após a atualização, verificou-se que outros 11 projetos atingiram o percentual de 100% de execução física, de acordo com a versão final da matriz:

3 Os Sistemas BRT Antônio Carlos/Pedro I e Cristiano Machado, na cidade de Belo Horizonte-MG e Transcarioca (Aeroporto/Penha/Barra), localizado na cidade do Rio de Janeiro-RJ, estavam operando em caráter experimental quando a Matriz de Responsabilidades atualizada em setembro de 2013 foi concluída.

- **Sistemas BRT**
 - » BRT Área Central (Belo Horizonte-MG).
- **Corredor de Ônibus e Obra viária**
 - » Corredor Pedro II e Obras Complementares nos BRT Antônio Carlos/Pedro I e Cristiano Machado (Belo Horizonte-MG).
- **ITS**
 - » Expansão da Central de Controle de Trânsito (Belo Horizonte-MG).
- **Obras viárias**
 - » Via 210 (Ligação Via Minério/Tereza Cristina) (Belo Horizonte-MG)
 - » Ampliação da DF-047 (Brasília-DF)
 - » Entorno Beira Rio: 3 Vias de Acesso (Porto Alegre-RS)
 - » Entorno do Estádio do Maracanã: Reformulação de Reurbanização do Entorno do Estádio do Maracanã e Ligação com a Quinta da Boa Vista - 1ª fase.
- **Outros**
 - » Requalificação da Rodoferroviária (inclusive acessos) (Curitiba-PR)
 - » Metrô: Terminal Cosme e Damião (Recife-PE)
 - » Entorno Arena Pernambuco: Estação metrô Cosme e Damião (Recife-PE).

Do total de 46 projetos, 17 estão com a execução física concluída, ou seja, 36,9% da Matriz de Responsabilidades foi executada até dezembro de 2014. Verificou-se que em 7 das 12 cidades-sede houve obras de mobilidade finalizadas anteriormente à realização do mundial (Belo Horizonte-MG, Brasília-DF, Curitiba-PR, Porto Alegre-RS, Recife-PE, Rio de Janeiro-RJ e Salvador-BA). Em Cuiabá-MT, Fortaleza-CE,

Natal-RN e São Paulo-SP, todas as obras de mobilidade previstas na matriz ainda encontram-se na fase de obras. A cidade-sede Manaus-AM não foi contemplada com empreendimentos de mobilidade urbana. O cenário atual do status de todos os 46 projetos da versão final da Matriz de Responsabilidades está destacado na Figura 2.

De acordo com as informações mais atualizadas, que estavam disponibilizadas no site do Portal da Transparência da Copa do Mundo no dia 9 de março de 2015, 10 obras estão com percentual de execução física concluído acima de 90%. Outros 6 empreendimentos possuem entre 70% e 90% de percentual de execução cumpridos. Na faixa entre 50% e 70%, existem 8 obras. Mais 3 empreendimentos constam na faixa entre 30% e 50%. Os 2 projetos restantes possuem um percentual de execução física muito pequeno. São eles: a obra viária 'Eixo Via Expressa/Raul Barbosa', com 16%, e o Sistema BRT 'Avenida Dedê Brasil', com apenas 9%, ambos localizados em Fortaleza-CE.

O ritmo do andamento das obras no último ano foi lento. Uma das hipóteses para a pequena evolução das obras é o fato de a Copa

do Mundo já ter sido realizada. Dessa forma, houve uma desaceleração das obras após o evento. Os dados percentuais de execução física destacados na Tabela 1 demonstram que 9 obras não conseguiram avançar mais de 10% no período de 15 meses entre a divulgação das últimas duas matrizes. Outros 4 empreendimentos apresentaram percentuais menores em relação aos dados divulgados em setembro de 2013, o que pode ter ocorrido devido a alterações incrementais nos projetos.

A análise dos 29 empreendimentos que se encontram ainda na etapa de obras permitiu identificar 23 alterações em relação às datas de conclusões programadas e divulgadas na Matriz de Responsabilidades atualizada em setembro de 2013. Entretanto, os 6 projetos restantes, que mantiveram as datas previstas para conclusão da etapa de obras, estão com os prazos vencidos. Isso demonstra a desatualização dos dados informados pelo Ministério do Esporte, órgão gerenciador dos investimentos voltados para a Copa do Mundo, no processo de atualização da matriz e divulgação das informações no site do Portal da Transparência da Copa.

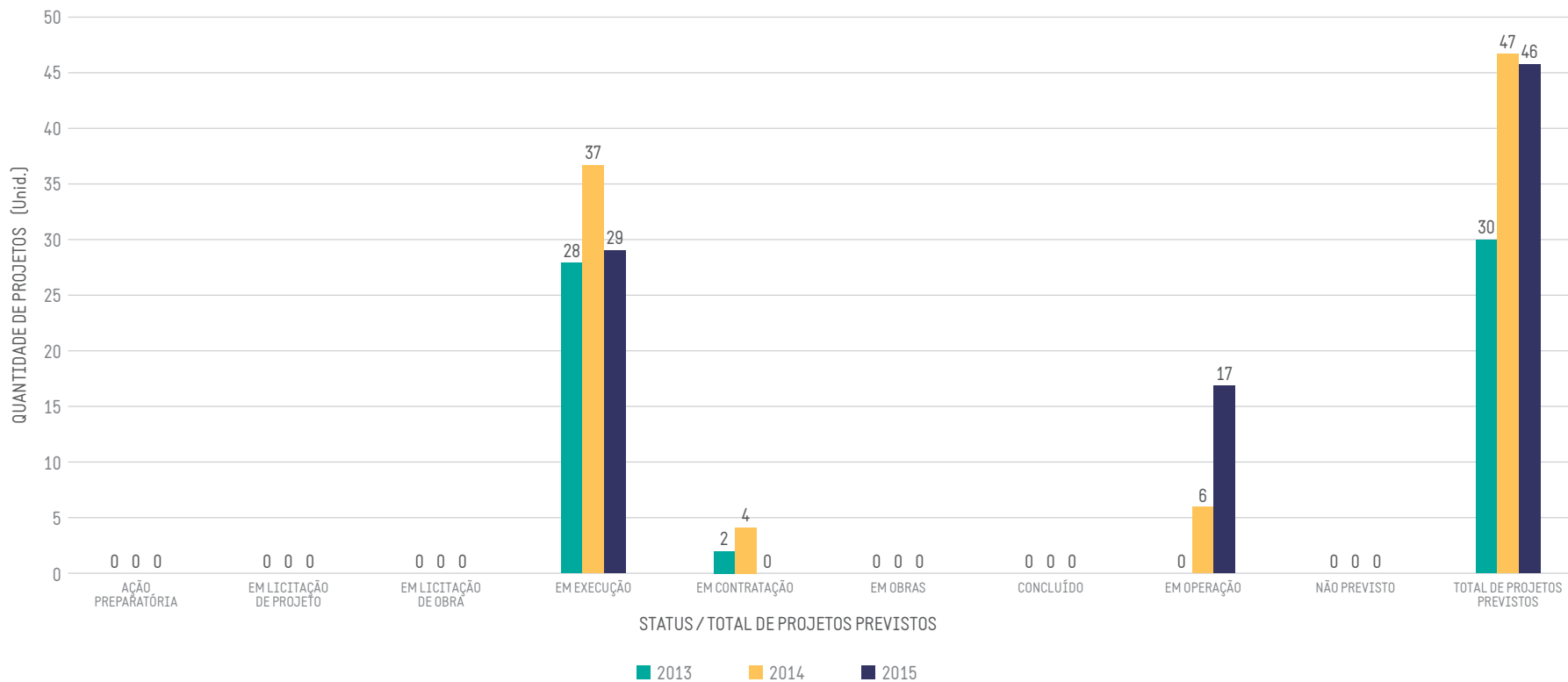


FIGURA 2 – COPA DO MUNDO FIFA 2014/INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE URBANA: COMPARATIVO DO STATUS DO TOTAL DE PROJETOS PREVISTOS (2013, 2014 E 2015)

Fonte: Matriz de Responsabilidades Consolidada Final, Ministério do Esporte e Portal Transparência da Copa. Atualizado em: 11 de março de 2015.

Análise e perspectivas

A avaliação do cenário atual das obras de mobilidade urbana voltadas para a Copa do Mundo demonstra sinais preocupantes em relação ao planejamento e à execução por parte do governo federal

e demais envolvidos. Apenas 36,9% do total das obras previstas foi concluído. Todavia, apenas alguns meses após a realização da Copa do Mundo 2014, o andamento das obras foi desacelerado. Ou seja, o legado prometido pode ser comprometido em grande parte.

1.1.2. PAC 2 - MOBILIDADE GRANDES CIDADES

Breve contexto

O PAC 2 Mobilidade Grandes Cidades é, desde o lançamento, o maior programa de investimento em infraestrutura existente no Brasil. Atualmente, são seis eixos existentes: ‘Cidade Melhor’, ‘Comunidade Cidadã’, ‘Minha Casa, Minha Vida’, ‘Água e Luz para Todos’, ‘Transportes’ e ‘Energia’. Cada um dos eixos possui áreas específicas para investimentos. As obras de infraestrutura de transporte pertencem à área ‘Mobilidade Urbana’ do eixo ‘Cidade Melhor’. Existem outras sete áreas nesse eixo: ‘Saneamento’, ‘Prevenção de Áreas de Risco’, ‘Pavimentação’, ‘Cidades Digitais’, ‘PAC Cidades Históricas’, ‘Infraestrutura Turística’ e ‘Equipamentos de Esporte de Alto Rendimento’.

Todas as cidades que possuem população total superior a 700 mil habitantes são elegíveis para o recebimento de recursos a partir do cadastramento e aprovação dos projetos elaborados. A avaliação dos critérios técnicos é realizada pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SeMob) do Ministério das Cidades. A necessidade de inserção dos projetos nos planos diretores e de mobilidade urbana das cidades é o principal critério exigido.

Cenário atual: quantidade de projetos

O acompanhamento do programa nos últimos três anos aponta para um expressivo aumento da quantidade de projetos existentes. Em 2013, as informações relacionadas aos empreendimentos foram retiradas da Portaria do Ministério das Cidades nº 85, de 24 de abril de 2012, publicada no Diário Oficial da União. Naquele momento, estavam previstas 41 obras de mobilidade urbana em 28 cidades. Já

no ano de 2014, o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão passou a disponibilizar informações sobre os projetos em um sítio dedicado exclusivamente ao programa (www.pac.gov.br). Nesse sítio existe um sistema de consulta que permite verificar a descrição e o andamento dos projetos, além dos recursos financeiros previstos para investimento de forma particularizada por empreendimento.

Os dados obtidos na consulta realizada pela NTU revelaram um aumento de 24 obras no balanço do ano de 2014, o programa previa então um total de 65 projetos nos mesmos 28 municípios. Foi em 2014 que a NTU iniciou a busca por uma maior precisão na quantificação dos projetos a partir da descrição disponibilizada nos meios oficiais de disponibilização das informações. Isso foi possível devido ao acesso a informações mais detalhadas publicadas pelos órgãos gerenciadores do programa, o que não existia em 2013.

Em 2015, a mesma pesquisa realizada no sistema de consulta do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão revelou um dado surpreendente. Atualmente, a previsão é de um total de 277⁴ projetos previstos para a área de ‘Mobilidade Urbana’ do eixo ‘Cidade

4 Assim como relatado no balanço do ano de 2014, é importante destacar que a forma de apresentação e descrição dos empreendimentos no sistema de consulta do site do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão carece de maior detalhamento das informações. Nesse sentido, a exatidão da quantidade total de projetos prevista, a partir da classificação por tipo de intervenção proposta é comprometida. Como solução, assim como assumido no ano de 2014, adotou-se como critério para quantificação dos projetos, quando possível, a tentativa de identificar a quantidade de intervenções para cada um dos empreendimentos propostos a partir da descrição apresentada. Naquelas situações em que a descrição do empreendimento não permitiu quantificar o número de projetos, determinou-se como quantidade apenas uma unidade para o tipo de intervenção verificada. Esse critério também foi adotado para a classificação dos empreendimentos do PAC 2 Mobilidade Médias Cidades.

Melhor'. A Tabela 2 apresenta todos os projetos e as respectivas características. Apenas em relação ao último ano, houve um acréscimo de 212 projetos. Em relação aos municípios beneficiados, novamente, não houve alteração. São 28⁵ cidades contempladas.

Em 2015, os Sistemas BRT, que são projetos de transporte público de alta capacidade, estruturantes e indutores do desenvolvimento urbano das cidades, aumentaram consideravelmente em relação ao balanço realizado no último ano. Hoje estão previstos 40 Sistemas BRT, conforme destacado pela Figura 3. A quantidade quadruplicou desde o último levantamento, quando 10 sistemas estavam previstos. Em 2013, apenas 8 Sistemas BRT estavam confirmados na Portaria nº 85, de 24 de abril de 2012.

Os Corredores de Ônibus são o tipo de empreendimento com a maior quantidade de projetos prevista em 2015. São 91 corredores inscritos no programa, quantidade quase três vezes superior ao total identificado em 2014 (33 projetos). Em 2013, apenas 12 corredores de ônibus constavam na lista de obras programadas para execução. Neste ano, foram inseridos projetos para implantação de 19 Faixas Exclusivas. As faixas com circulação prioritária para o transporte público por ônibus não constavam nos projetos previstos no sistema de consulta do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão em 2014 e também não estavam previstas na Portaria nº 85, de 24 de abril de 2012, quando da realização do balanço no ano de 2013.

5 Os projetos nº 126 e nº 239, além das capitais João Pessoa-PB e Salvador-BA, contemplam as cidades de Bayex-PB, Santa Rita-PB e Cabedelo-PB, e também Lauro de Freitas-BA, respectivamente.

Também nesse programa os dados atuais revelam um destaque dos projetos de mobilidade urbana dedicados à priorização do transporte público sobre pneus. Ao todo são 150 empreendimentos, entre Sistemas BRT, Corredores de Ônibus e Faixas Exclusivas. Entre todas as obras de mobilidade urbana registradas atualmente no programa, 54,1% são intervenções que têm por principal objetivo a priorização do transporte público por ônibus. Todos os demais projetos voltados para modos de transporte público (Trem, Metrô, Monotrilho, VLT e Aeromóvel) somam 47 empreendimentos, ou 16,9% do total previsto.

Houve uma redução da representatividade dos projetos estruturantes de transporte em 2015. Entretanto, essa diminuição deve-se à inserção das 36 obras relacionadas à classe 'Outros' e ao aumento da quantidade de obras viárias previstas, de uma em 2014 para 37 em 2015. Essa representatividade foi reduzida de 93,8% para 71,0% em relação ao total de empreendimentos. Todavia, é evidente a preocupação em prover infraestrutura direcionada para o transporte de grandes demandas de passageiros de forma rápida e prioritária nos grandes centros urbanos.

Os demais projetos verificados são intervenções voltadas para a construção de 'Obras Viárias' (13,4%), 'Outros' (13,0%), 'ITS' (2,2%) e 'Ciclovia' (0,4%). Desde o levantamento realizado em 2014, foram excluídos do cronograma 20 empreendimentos. O motivo da exclusão não está informado no sistema de consulta disponibilizado.

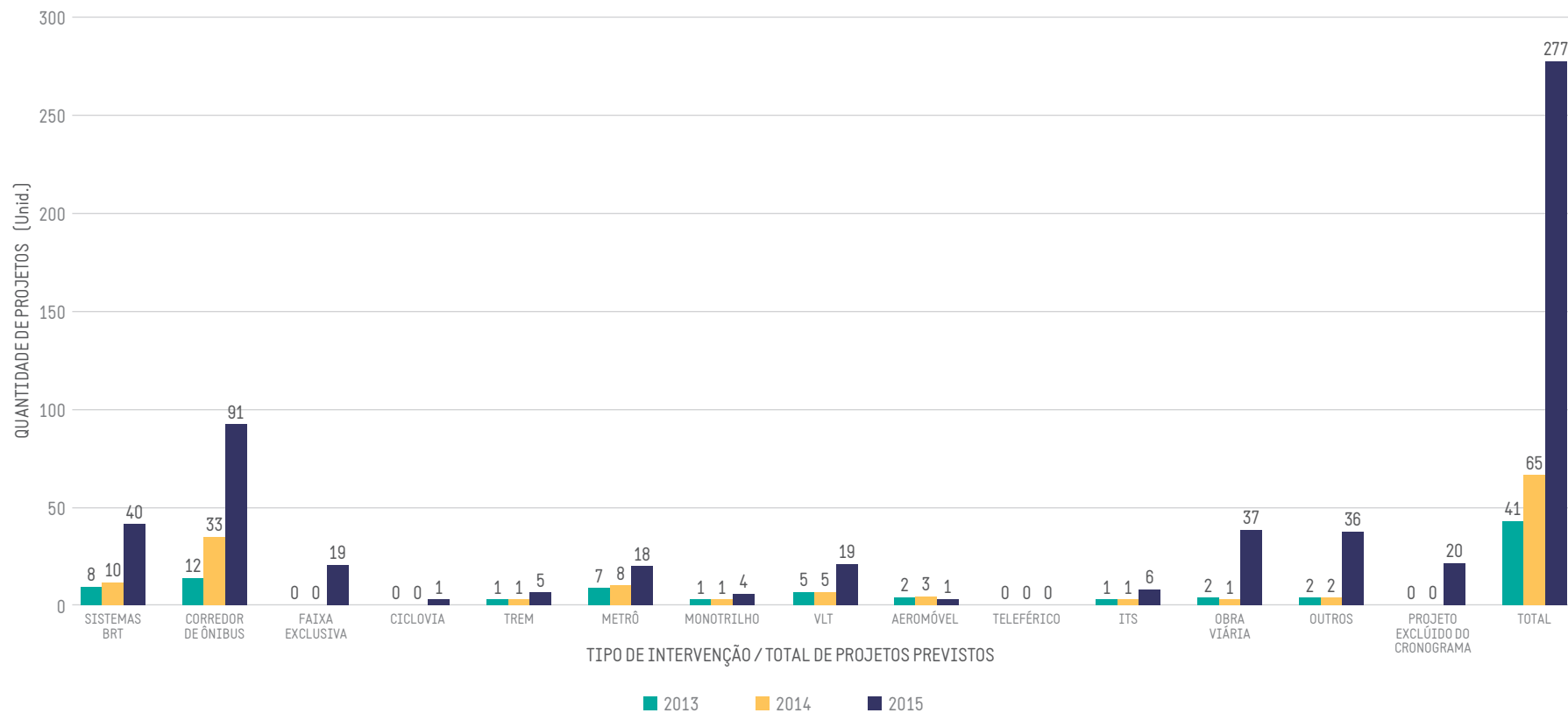


FIGURA 3 – PAC 2 MOBILIDADE GRANDES CIDADES: CLASSIFICAÇÃO E EVOLUÇÃO DOS INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE URBANA (2013, 2014 E 2015)

Fonte: Ministérios do Planejamento, Orçamento e Gestão e das Cidades. Atualizado em: 11 de março de 2015.

Cenário atual: status dos projetos

Apesar da grande quantidade de empreendimentos registrados no programa, o PAC 2 Mobilidade Grandes Cidades não apresenta uma evolução considerável do status dos projetos. Essa situação havia sido identificada no último ano. Desde o início do programa, existe um alto nível de indefinição referente à publicação das normas e critérios técnicos exigidos para elaboração, cadastramento e seleção dos projetos. Além disso, a disponibilização das informações é bastante confusa, o que compromete o acompanhamento. As características técnicas, e até mesmo gerais, tais como quantidade, extensão e demanda a ser atendida, não estão disponibilizadas com a clareza necessária. A maior parte dos empreendimentos previstos possui um nível de detalhamento mínimo, o que é pouco para garantir que as obras serão realmente efetivadas.

Com base nos dados disponibilizados no sistema de consulta, observa-se que 70,3% dos empreendimentos encontram-se em ação preparatória. Ou seja, são 195 empreendimentos cadastrados

que possuem apenas um projeto básico. Ainda de acordo com a identificação dos status, 42 já iniciaram a fase de obras (15,2%), 17 estão na etapa de licitação para selecionar as empresas que serão responsáveis pela construção (6,1%), outros 10 estão com as licitações em execução (3,6%), apenas 7 estão em operação (2,5%) e outros 5 aguardam as condições ideais para início da operação após a conclusão das obras (1,8%). Um único empreendimento está em licitação de projeto (0,4%).

Em 2015 foi possível apurar a extensão de 38 projetos, entre os 197 empreendimentos específicos para modos de transporte público. Após a finalização desses 38 projetos, serão 616,5 km dedicados ao transporte de massa nas grandes cidades brasileiras. Dessa extensão total, 72,8% são de Sistemas BRT e Corredores de Ônibus (448,6 km). Nenhum projeto de Faixa Exclusiva possui a extensão já definida e divulgada. Os modos de transporte sobre trilhos respondem por 27,2% dessa extensão já apurada (166,9 km).

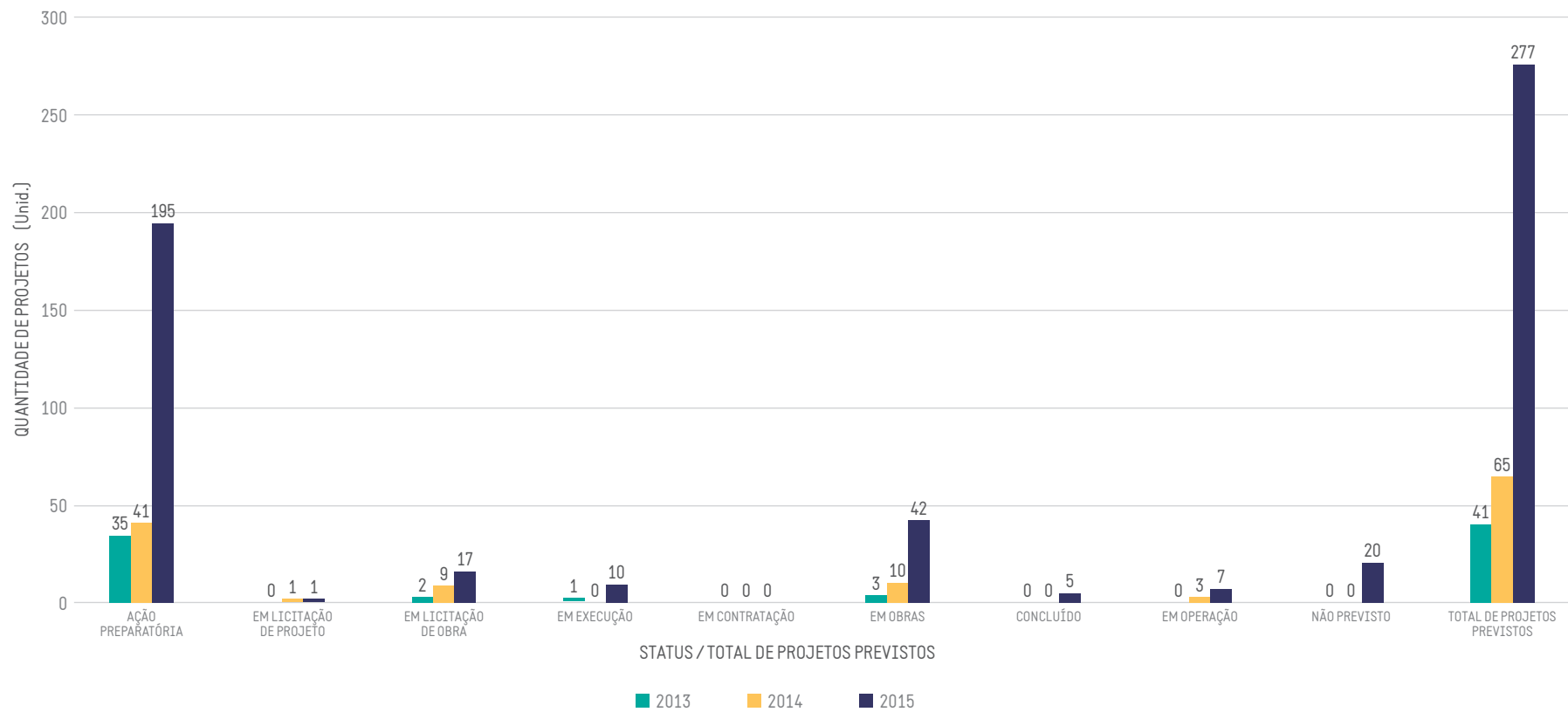


FIGURA 4 – PAC 2 MOBILIDADE GRANDES CIDADES: COMPARATIVO DO STATUS DO TOTAL DE PROJETOS PREVISTOS (2013, 2014 E 2015)

Fonte: Ministérios do Planejamento, Orçamento e Gestão e das Cidades. Atualizado em: 11 de março de 2015.

Análise e perspectivas

O acompanhamento das obras de mobilidade urbana ligadas ao PAC 2 Mobilidade Grandes Cidades revela um crescimento notável em relação à quantidade total de empreendimentos cadastrados. Esse fato aponta para a relevância da retomada da disponibilização de recursos para investimento em infraestrutura de transporte por parte do governo federal. Os municípios têm buscado os recursos tendo em vista a necessidade de viabilizar economicamente a melhoria do transporte público por meio da construção, adequação e modernização das infraestruturas.

1.1.3. PAC 2 - MOBILIDADE MÉDIAS CIDADES

Breve contexto

Lançado pela Portaria nº 328/2012 do Ministério das Cidades, o PAC 2 Mobilidade Médias Cidades busca a requalificação e implantação de sistemas que estruturam os sistemas de transporte público coletivo. Segundo essa portaria, são consideradas elegíveis as propostas dos municípios com população total compreendida entre 250 mil e 700 mil habitantes. As ações norteadoras para escolha de projetos são: a implantação e melhoria da infraestrutura de mobilidade urbana existente, como estações e terminais; a aquisição de equipamentos que fomentem a integração intermodal, física e tarifária, controle e modernização dos sistemas em operação; e a elaboração de estudos e projetos de domínio conexo ao empreendimento.

De acordo com o critério demográfico do PAC 2 Mobilidade Médias Cidades, em 2013 havia 75 municípios elegíveis para encami-

nar propostas de intervenção ao Ministério das Cidades. A Portaria nº 109/2013 do Ministério das Cidades revelou o resultado do processo de seleção das propostas. Na última edição do anuário foi constatado que 97 intervenções contemplavam 57 municípios. Uma pesquisa realizada pela NTU verificou que, atualmente, 85 cidades estão elegíveis (IBGE, 2015). Segundo novo levantamento, existe um total de 162 projetos previstos. Curiosamente, 4 cidades, com população fora do intervalo definido pelo programa, tiveram projetos inseridos no programa.

Cenário atual: quantidade de projetos

Assim como identificado no PAC 2 Mobilidade Grandes Cidades, o PAC 2 Mobilidade Médias Cidades aumentou consideravelmente a quantidade de empreendimentos prevista. Uma das razões para esse acréscimo de projetos é o maior número de cidades elegíveis pelo programa. Atualmente, 62 cidades possuem 162 projetos. Em relação ao último balanço, 65 novos empreendimentos foram acrescentados, o que representa um aumento de 67,0%. Diferentemente do último ano, em 2015 os empreendimentos relacionados ao PAC 2 Mobilidade Médias Cidades foram acessados no sistema de consulta disponibilizado no site do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (www.pac.gov.br), ou seja, foi adotado o mesmo procedimento para verificação dos projetos do PAC 2 Mobilidade Grandes Cidades.

Novamente, o maior destaque entre os projetos são as obras de priorização do transporte público. De acordo com a Figura 5, ao todo são 101 projetos, que representam 62,3% do total. A avaliação dos projetos deste programa deixa mais evidente a predileção por parte das municipalidades pela priorização do transporte

público sobre pneus. Entre todos os projetos de priorização do transporte público, 89,1% do total é formado por Sistemas BRT, Corredores de Ônibus e Faixas Exclusivas. Em relação ao total de projetos de mobilidade urbana, 55,6% da quantidade total prioriza o ônibus como modo de transporte.

A escolha dos projetos de transporte público por ônibus pelas cidades elegíveis deste programa também é resultado da própria configuração urbana e característica da dinâmica populacional delas. Nessas cidades de porte médio é possível induzir o crescimento e o desenvolvimento urbano através da implantação de Sistemas BRT, Corredores de Ônibus e Faixas Exclusivas, que apontam para uma priorização do modo de transporte público em detrimento do motorizado individual. Em centros urbanos de

médio porte, na maior parte dos casos, não é indicada a implantação de modos de transporte como Trem e Metrô, indicados para atendimento de um grande volume de passageiros; Monotrilho, VLT, Aeromóvel e Teleférico, direcionados, principalmente, para perfis específicos de demanda (turismo, lazer, negócios, entre outros), onde a configuração do local permite a implantação dessas infraestruturas.

Os projetos que consistem em obras viárias, e aqueles referentes à categoria 'Outros', também demonstram representatividade no universo de empreendimentos relacionados ao PAC 2 Mobilidade Médias Cidades. Estão registradas 24 obras viárias, além de 27 projetos na categoria 'Outros', respectivamente 14,8% e 16,7% da quantidade total prevista.

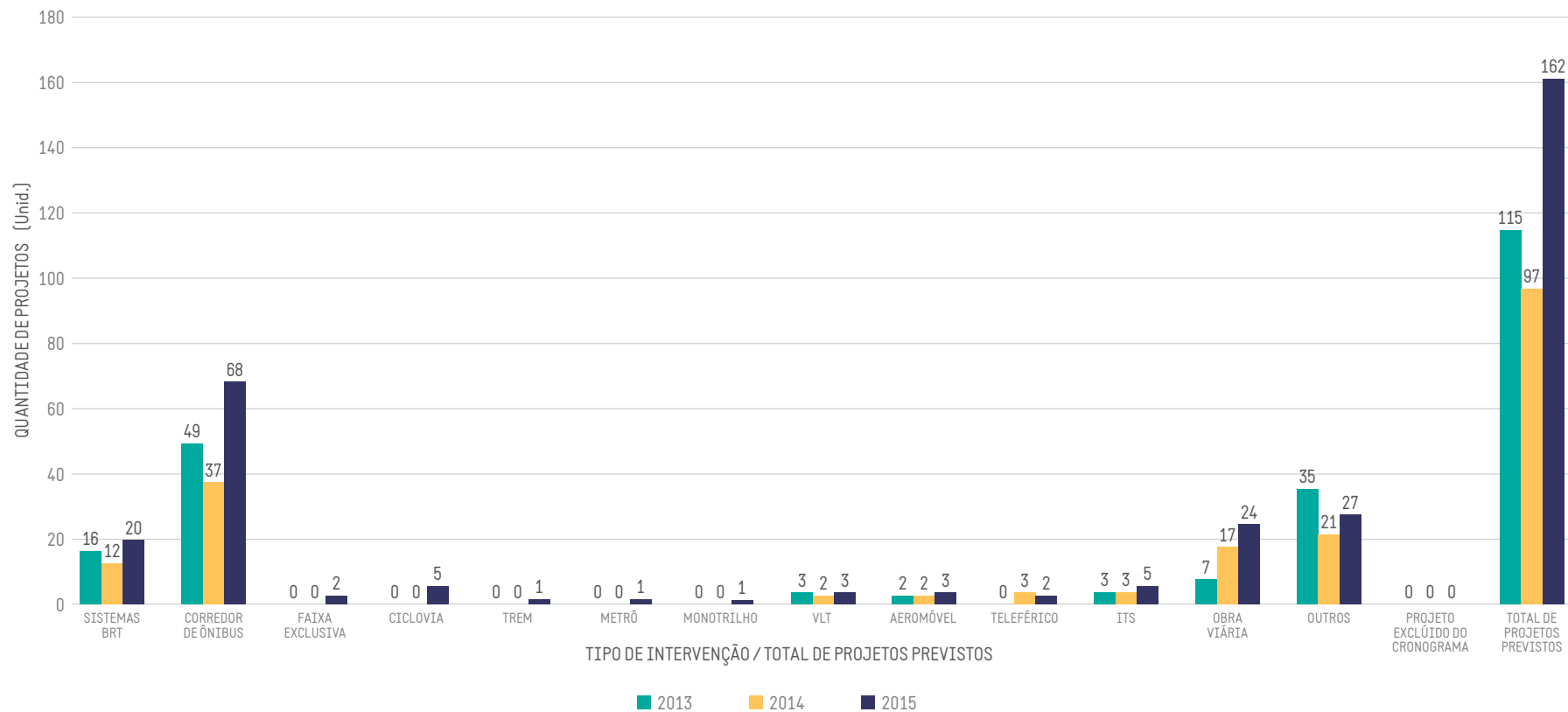


FIGURA 5 – PAC 2 MOBILIDADE MÉDIAS CIDADES: CLASSIFICAÇÃO E EVOLUÇÃO DOS INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE URBANA (2013, 2014 E 2015)

Fonte: Ministérios do Planejamento, Orçamento e Gestão e das Cidades/Portaria nº 109, de 5 de março de 2013. Atualizado em: 11 de março de 2015.

Cenário atual: status dos projetos

Uma análise geral do status dos projetos previstos para as cidades médias aponta para uma fase inicial. A Tabela 3 apresenta para cada um dos projetos cadastrados o status atual. Essa situação também foi verificada nos outros dois programas de investimentos avaliados anteriormente. Entretanto, nesse caso específico, a maior parte dos projetos propostos encontra-se em uma

fase que antecede à elaboração do projeto básico, ou seja, em ação preparatória. De acordo com o sistema de consulta, são 133 projetos ainda em ação preparatória (Figura 6), o que representa 82,1% da quantidade total. Apenas 4 empreendimentos estão em licitação das obras (2,5%), 5 possuem as respectivas licitações em fase de execução (3,1%). As obras foram iniciadas em 20 oportunidades (12,3%).

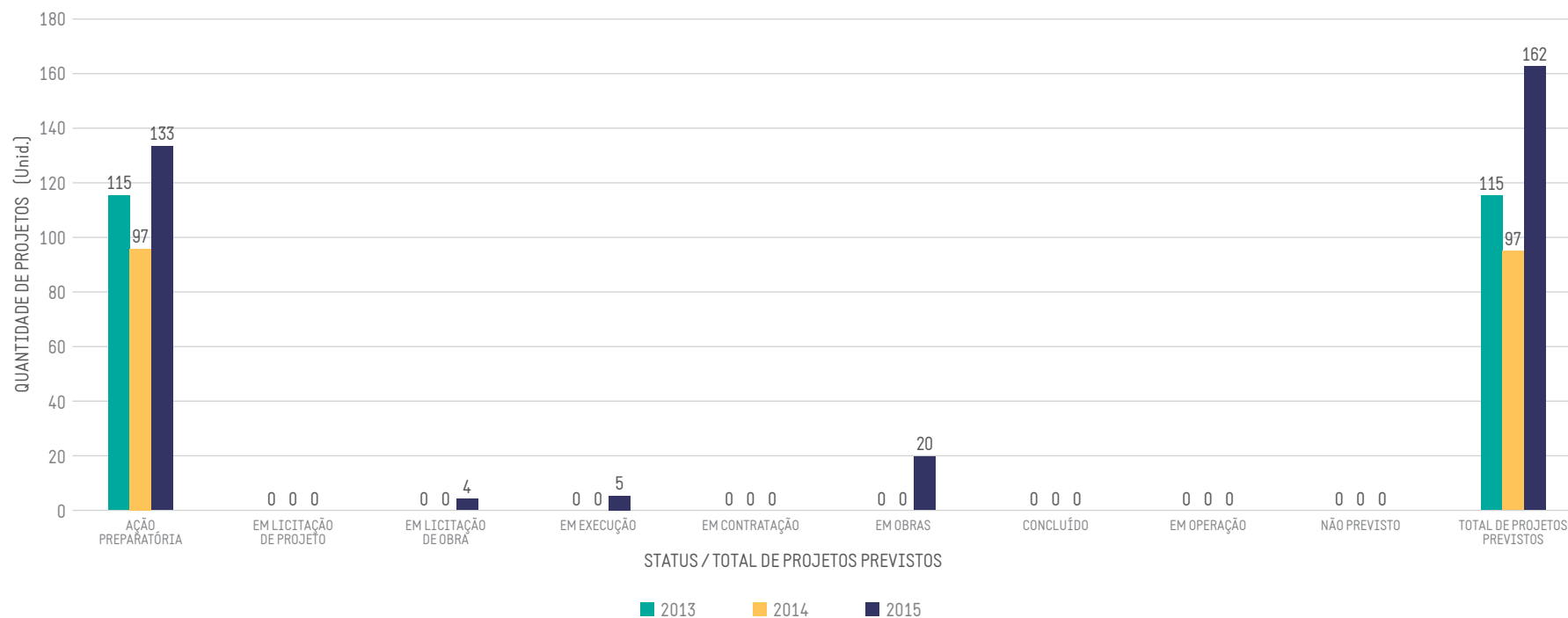


FIGURA 6 – PAC 2 MOBILIDADE MÉDIAS CIDADES: COMPARATIVO DO STATUS DO TOTAL DE PROJETOS PREVISTOS (2013, 2014 E 2015)

Fonte: Ministérios do Planejamento, Orçamento e Gestão e das Cidades/Portaria nº 109, de 5 de março de 2013. Atualizado em: 11 de março de 2015.

Análise e perspectivas

O último ano foi marcado por uma intensa fase de proposição de projetos pelos municípios elegíveis do PAC 2 Mobilidade Médias Cidades. As administrações municipais enxergaram o lançamento do programa, e a efetiva liberação de recursos por parte do governo federal, como uma grande oportunidade para construção e requalificação das infraestruturas de mobilidade urbana. Após essa etapa, existe uma grande expectativa sobre a qualidade dos projetos inscritos.

A elaboração de bons projetos, condizentes com a realidade das cidades, é que tornará técnica e economicamente viável a efetivação deles. Nessa perspectiva, é essencial que os órgãos gestores se estruturam e busquem por qualificação técnica no âmbito municipal. Esse processo deve ser incentivado, promovido, acompanhado e gerenciado pelo governo federal, por meio do Ministério das Cidades. Essa é uma atribuição definida pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, através da Lei 12.587/2012, que especifica como atribuições da União: *“...prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios...”* e *“...contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições”*.

1.2. CONSIDERAÇÕES

O balanço final dos três programas de investimentos avaliados é bastante positivo, principalmente em relação à quantidade de projetos prevista. Os dados apresentados na Tabela 4 apontam que um total de 485 projetos tem o potencial de beneficiar

74 cidades brasileiras. Essas cidades possuem um contingente populacional (70.667.701 habitantes) que representa 34,6% da população total do país, 204.110.590 habitantes (IBGE, 2015). Entretanto, os resultados obtidos após a finalização da avaliação indicam um tímido nível de evolução dos projetos. O ritmo de andamento das obras não está em sintonia com a necessidade, fato que é corroborado pelo baixo cumprimento da Matriz de Responsabilidades da Copa do Mundo mesmo após a realização do mundial. A Tabela 5 destaca que apenas 5 Sistemas BRT e 1 Corredor de Ônibus estão em operação no país. As obras foram iniciadas em 15 Sistemas BRT e 32 Corredores de Ônibus. Ainda de acordo com a Tabela 5, todas as Faixas Exclusivas estão em fases que antecedem o início das obras.

A análise dos tipos de intervenções escolhidas pelos municípios evidenciou uma clara preferência pela priorização do transporte público sobre pneus (Sistemas BRT, Corredores de Ônibus e Faixas Exclusivas). Esse é um fato que evidencia a qualidade dos modos de transporte público por ônibus e a grande aceitabilidade de suas principais características, entre as quais se destacam: menor custo de implantação, menor tempo gasto durante a etapa de obras, maior capilaridade e cobertura do sistema, possibilidade de atender grandes demandas e alto nível de adaptabilidade a cenários distintos, pois atende tanto cidades de médio e grande porte, como também grandes capitais e metrópoles.

A Figura 7 demonstra que entre os programas de financiamento atualmente em andamento, o modo de transporte ônibus tem a predileção no momento de elaboração dos projetos. A metade das intervenções identificadas, 256 empreendimentos (52,8%),

prioriza o ônibus como meio de transporte nas cidades. As obras viárias possuem uma representatividade da ordem de 16,5%. De acordo com a Figura 8, é a segunda prioridade nas cidades elegíveis, resultado que indica que ainda persiste uma cultura de resolução de problemas relacionados à circulação dos automóveis, uma vez que as obras viárias consistem, basicamente, na construção de obras de arte e ampliação do sistema viário.

Esse resultado aponta para a necessidade da criação de uma política de mobilidade urbana não pautada apenas no porte demográfico das cidades. Outros aspectos são essenciais para viabilização dos projetos. Entre eles destacam-se a elaboração dos planos de mobilidade, o alinhamento desses com os planos diretores, a criação e/ou estruturação dos órgãos de planejamento municipais e capacitação contínua de seus técnicos, a implantação de um sistema unificado de informações para monitoramento da mobilidade, a ativação de linhas de financiamento para viabilização de investimentos por parte do setor empresarial, a criação

de canais de participação da comunidade, o estabelecimento de uma política tarifária que contemple todos que se beneficiam do transporte público, entre outros.

Os dados apurados dos três programas de investimentos analisados nesta publicação apontam para boas perspectivas em relação à mobilidade urbana no Brasil. Entretanto, a qualidade dos projetos em elaboração e daqueles já apresentados, o acompanhamento do desenvolvimento dos empreendimentos, por parte do Governo Federal, desde a elaboração dos projetos básicos até a finalização das obras, além da efetiva disponibilização dos recursos, é fundamental para a construção de um legado realmente diferenciado. Outro aspecto importante é a garantia da perenidade dos investimentos. O Governo Federal deve prever investimentos por meio da manutenção e/ou criação de programas para continuidade do direcionamento de investimentos específicos para construção de novas infraestruturas, mas também para qualificação daquelas já existentes.

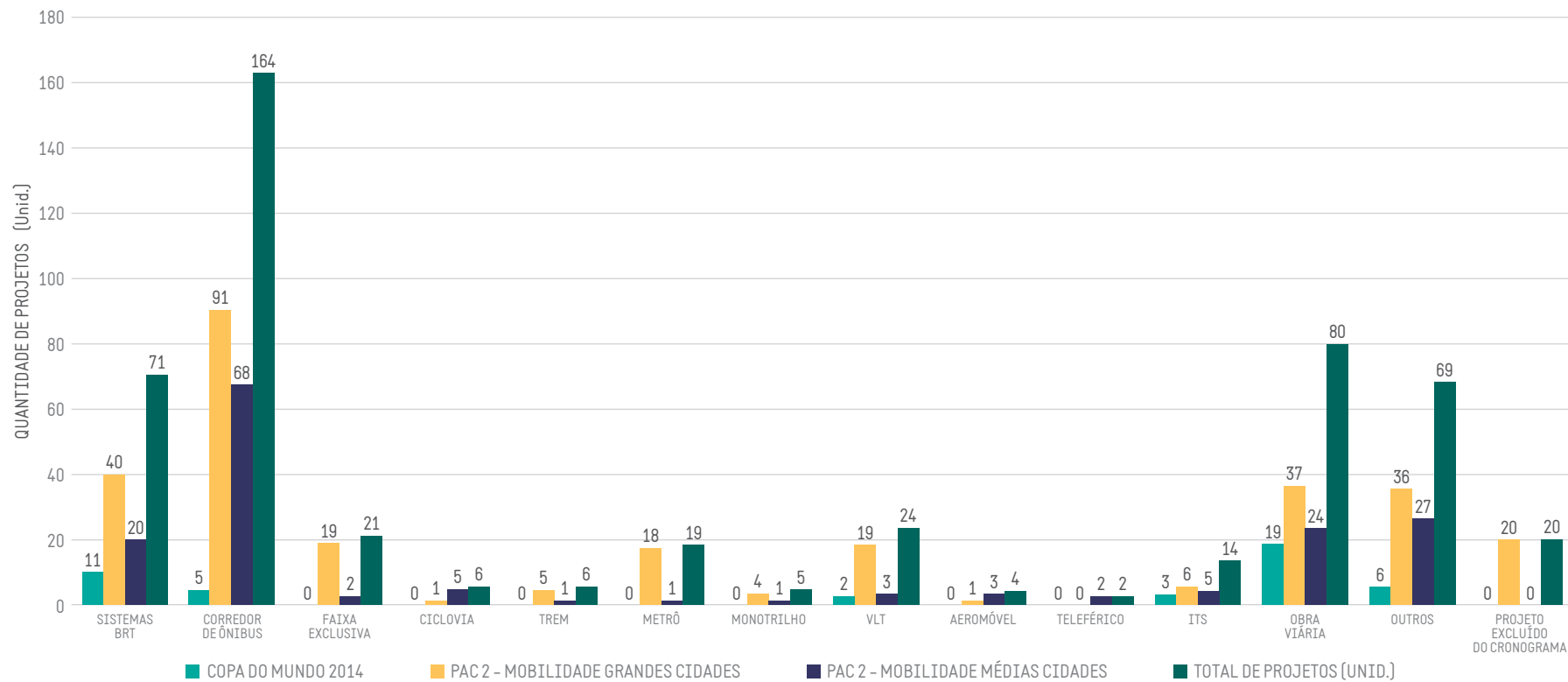


FIGURA 7 – PROGRAMAS DE FINANCIAMENTO DO GOVERNO FEDERAL: QUANTIDADE DE PROJETOS PREVISTOS POR PROGRAMA (2015)

Fonte: Ministérios do Esporte, das Cidades e do Planejamento, Orçamento e Gestão. Atualizado em: 11 de março de 2015.

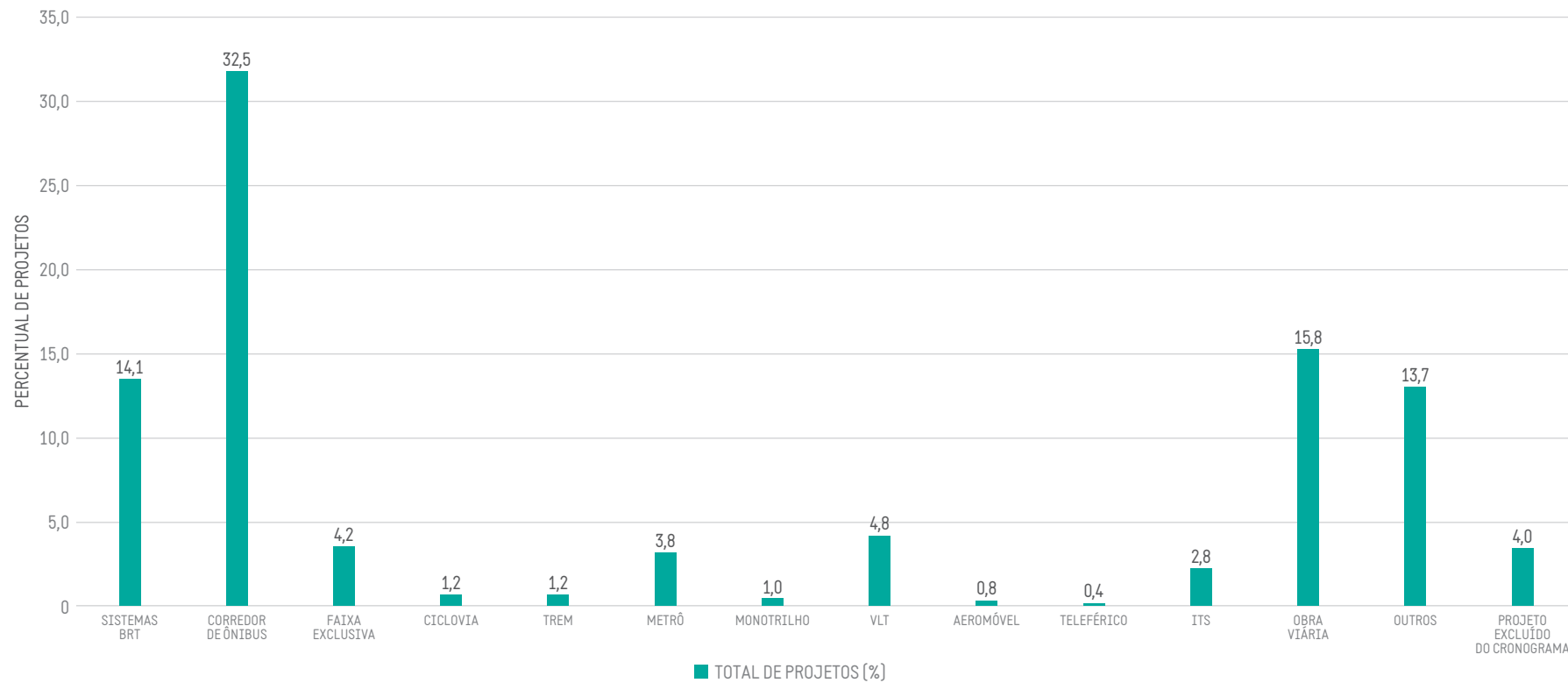


FIGURA 8 – PROGRAMAS DE FINANCIAMENTO DO GOVERNO FEDERAL: REPRESENTATIVIDADE DOS PROJETOS PREVISTOS POR TIPO DE INTERVENÇÃO (2015)

Fonte: Ministérios do Esporte, das Cidades e do Planejamento, Orçamento e Gestão. Atualizado em: 11 de março de 2015.

TABELA 1 – COPA DO MUNDO DE 2014: DETALHAMENTO DOS INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE URBANA (2016) (CONTINUA)

Nº	Município-UF	Projeto	Classificação do Projeto	Investimento Global (R\$ mi)	Financiamento Federal (R\$ mi)	Investimento Federal (R\$ mi)	Investimento Governo Local (R\$ mi)	Status	Execução física concluída (%)	Início da operação	Extensão (km)	Demanda (pass./dia)
1	Belo Horizonte-MG	BRT Antônio Carlos/Pedro I	BRT	726,4	382,3	-	344,20	Concluído 05/2014	100%	Maio/2014	16,0	300.000
2	Belo Horizonte-MG	BRT Área Central	BRT	75,5	55,0	-	20,50	Concluído 07/2014	100%	ND	1,5	30.000
3	Belo Horizonte-MG	BRT Cristiano Machado	BRT	55,3	50,0	-	5,30	Concluído 03/2014	100%	Março/2014	6,0	300.000
4	Belo Horizonte-MG	Corredor Pedro II e Obras Complementares nos BRTs Antônio Carlos/Pedro I e Cristiano Machado	Corredor de Ônibus e Obra Viária	161,6	146,0	-	15,60	Concluído 07/2014	100%	ND	5,6	150.000
5	Belo Horizonte-MG	Expansão da Central de Controle de Trânsito	ITS	31,6	30,0	-	1,60	Concluído 07/2014	100%	ND	NA	NA
6	Belo Horizonte-MG	Via 210 (Ligação Via Minério/Tereza Cristina)	Obra Viária	129,6	72,0	-	57,60	Concluído 07/2014	100%	ND	NA	NA
7	Belo Horizonte-MG	Boulevard Arrudas/Tereza Cristina	Obra Viária	233,4	210,0	-	23,40	Concluído 07/2014	100%	ND	NA	NA
8	Brasília-DF	Ampliação da DF-047	Obra Viária	54,2	50,4	-	3,90	Concluído 07/2014	100%	ND	NA	NA
9	Cuiabá-MT	VLT: Cuiabá/Várzea Grande	VLT	1.577,6	423,7	-	1.153,90	Conclusão 12/2015	64%	ND	ND	ND
10	Cuiabá-MT	Adequação viária e obras de acessibilidade à Arena Multiuso Pantanal	Obra Viária	76,0	55,0	-	-	Conclusão 03/2014	78%	ND	NA	NA
11	Cuiabá-MT	Corredor Mário Andreazza	BRT	52,9	31,0	-	21,9	Conclusão 08/2014	95%	ND	10,0	ND
12	Curitiba-PR	Corredor Aeroporto/Rodoferroviária - Trecho Estadual	Corredor de Ônibus	65,2	42,3	-	22,9	Conclusão 03/2015	59%	ND	5,4	ND
13	Curitiba-PR	Corredor Aeroporto/Rodoferroviária - Trecho Municipal	Corredor de Ônibus	165,3	62,5	-	102,8	Conclusão 12/2014	99%	ND	9,3	ND
14	Curitiba-PR	Requalificação da Rodoferroviária (inclusive acessos)	Outros	47,8	35,0	-	12,8	Concluído 07/2014	100%	ND	NA	NA
15	Curitiba-PR	Requalificação do Corredor Marechal Floriano - Trecho Estadual	Obra Viária	30,5	10,0	-	20,5	Conclusão 03/2015	60%	ND	NA	NA
16	Curitiba-PR	Requalificação do Corredor Marechal Floriano - Trecho Municipal	Obra Viária	39,4	20,0	-	19,4	Conclusão 11/2014	99%	ND	NA	NA
17	Curitiba-PR	Vias de Integração Radial Metropolitanas	Obra Viária	56,3	36,5	-	19,8	Conclusão 07/2015	54%	ND	NA	NA

Fonte: Matriz de Responsabilidades Consolidada Final – Ministério do Esporte/Portal Transparência da Copa. / NA: Não se aplica. / ND: Não disponibilizado. / NP: Não previsto. Atualizado em: 11 de março de 2015.

TABELA 1 – COPA DO MUNDO DE 2014: DETALHAMENTO DOS INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE URBANA (2016) (CONTINUA)

Nº	Município-UF	Projeto	Classificação do Projeto	Investimento Global (R\$ mi)	Financiamento Federal (R\$ mi)	Investimento Federal (R\$ mi)	Investimento Governo Local (R\$ mi)	Status	Execução física concluída (%)	Início da operação	Extensão (km)	Demanda (pass./dia)
18	Curitiba-PR	Requalificação do Terminal Santa Cândida (reforma e ampliação)	Outros	12,6	12,0	-	0,6	Conclusão 07/2015	42%	ND	NA	NA
19	Curitiba-PR	BRT: Extensão da Linha Verde Sul e Obras Complementares da Requalificação do Corredor Marechal Floriano	BRT e Obra Viária	28,1	18,5	-	9,6	Conclusão 11/2014	97%	ND	1,7	ND
20	Curitiba-PR	Sistema Integrado de Monitoramento - Trecho Metropolitano	ITS	20,0	10,0	-	10,0	Conclusão 03/2015	51%	ND	NA	NA
21	Curitiba-PR	Sistema Integrado de Monitoramento - Trecho Municipal	ITS	61,3	58,2	-	3,1	Conclusão 07/2015	99%	ND	NA	NA
22	Fortaleza-CE	BRT Avenida Alberto Craveiro	BRT	41,4	23,7	-	17,7	Conclusão 11/2015	75%	ND	3,0	59.300
23	Fortaleza-CE	BRT Avenida Dedé Brasil	BRT	41,6	21,6	-	20,0	Conclusão 04/2016	9%	ND	6,0	49.000
24	Fortaleza-CE	BRT Avenida Paulino Rocha	BRT	65,9	19,6	-	46,3	Conclusão 11/2015	72%	ND	2,0	49.000
25	Fortaleza-CE	Estações Padre Cícero e Juscelino Kubitschek	Outros	43,5	33,2	-	10,3	Conclusão 09/2015	53%	ND	NA	NA
26	Fortaleza-CE	Eixo Via Expressa/Raul Barbosa	Obra Viária	152,0	141,7	-	10,3	Conclusão 04/2016	16%	ND	NA	NA
27	Fortaleza-CE	VLT: Parangaba/Mucuripe	VLT	307,5	170,0	-	137,5	Conclusão 12/2015	51%	ND	ND	ND
28	Natal-RN	Eixo 2: Implantação da Via Prudente de Moraes	Projeto excluído do programa	-	-	-	-	-	-	-	-	-
29	Natal-RN	Corredor Estruturante - Zona Norte/Estádio Arena das Dunas	Corredor de Ônibus	371,0	293,0	-	78,0	Conclusão 12/2015	66%	ND	16,3	ND
30	Natal-RN	Acesso ao Novo Aeroporto de São Gonçalo do Amarante	Obra Viária	73,1	12,1	-	61,0	Conclusão 04/2014	33%	ND	NA	NA
31	Porto Alegre-RS	Entorno Beira Rio : 3 Vias de Acesso	Obra Viária	8,0	-	-	8,0	Concluído 12/2013	100%	ND	NA	NA
32	Porto Alegre-RS	Projeto de Pavimentação do Entorno do Estádio Beira Rio	Obra Viária	8,7	-	7,1	1,6	Conclusão 04/2014	85%	ND	ND	NA
33	Recife-PE	Corredor Caxangá (Leste-Oeste)	Corredor de Ônibus	146,1	71,0	-	75,1	Conclusão 12/2015	79%	ND	12,5	126.000
34	Recife-PE	BRT: Norte/Sul - Trecho Igarassu/ Tacaruna/ Centro do Recife	BRT	197,7	162,0	-	35,7	Conclusão 12/2015	78%	Maio/2014	33.3	328.000

Fonte: Matriz de Responsabilidades Consolidada Final – Ministério do Esporte/Portal Transparência da Copa. / NA: Não se aplica. / ND: Não disponibilizado. / NP: Não previsto. Atualizado em: 11 de março de 2015.

TABELA 1 – COPA DO MUNDO DE 2014: DETALHAMENTO DOS INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE URBANA (2016) (CONCLUSÃO)

Nº	Município-UF	Projeto	Classificação do Projeto	Investimento Global (R\$ mi)	Financiamento Federal (R\$ mi)	Investimento Federal (R\$ mi)	Investimento Governo Local (R\$ mi)	Status	Execução física concluída (%)	Início da operação	Extensão (km)	Demanda (pass./dia)
35	Recife-PE	BRT: Leste/Oeste - Ramal Cidade da Copa	BRT	196,0	99,0	-	97,0	Conclusão 03/2015	92%	Junho/2014	5,8	18.000
36	Recife-PE	Corredor Via Mangue	Obra Viária	430,4	331,0	-	99,4	Conclusão 05/2015	99%	ND	NA	NA
37	Recife-PE	Entorno Arena Pernambuco: Viaduto da BR-408	Obra Viária	25,0	-	-	25,0	Concluído 03/2013	100%	ND	NA	NA
38	Recife-PE	Metrô: Terminal Cosme e Damião	Outros	24,5	15,0	-	9,5	Concluído 06/2014	100%	ND	NA	NA
39	Recife-PE	Entorno Arena Pernambuco: Estação metrô Cosme e Damião	Outros	7,4	-	7,4	-	Concluído 05/2013	100%	ND	NA	NA
40	Rio de Janeiro-RJ	Entorno do Estádio do Maracanã: Projeto de Reurbanização do Entorno do Estádio do Maracanã e Ligação com a Quinta da Boa Vista- 1ª Fase	Obra Viária	109,0	-	-	109,0	Concluído 01/2014	100%	ND	NA	NA
41	Rio de Janeiro-RJ	Entorno do Estádio do Maracanã: Reformulação e Modernização da Estação Multimodal do Maracanã	Outros	178,1	-	-	178,1	Concluído 05/2014	92%	ND	NA	NA
42	Rio de Janeiro-RJ	BRT Transcarioca (Aeroporto/Penha/Barra)	BRT	1.969,6	1.179,0	-	790,6	Concluído 06/2014*	100%	Junho/2014	39,0	258.380
43	Salvador-BA	Entorno Estádio Fonte Nova: Rotas de Pedestres	Obra Viária	7,2	-	-	7,2	Conclusão 01/2013	33%	ND	NA	NA
44	Salvador-BA	Entorno Estádio Fonte Nova: Microacessibilidade	Obra Viária	12,4	-	10,3	2,1	Concluído 07/2013	100%	ND	NA	NA
45	São Paulo-SP	Intervenções Viárias no entorno do Polo de Desenvolvimento da Zona Leste	Obra Viária	610,5	-	-	610,5	Conclusão 04/2014	98%	ND	NA	NA
TOTAL			-	8.727,2	4.382,3	24,8	4.299,3	-	-	-	134,3	1.667.680

Fonte: Matriz de Responsabilidades Consolidada Final – Ministério do Esporte/Portal Transparência da Copa. / NA: Não se aplica. / ND: Não disponibilizado. / NP: Não previsto. Atualizado em: 11 de março de 2015.

* Trecho Barra da Tijuca (Terminal Alvorada) - Tanque e serviço Alvorada-Galeão (semi-direto)

TABELA 2 – PAC 2 MOBILIDADE GRANDES CIDADES: DETALHAMENTO DOS INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE URBANA (2016) (CONTINUA)

Nº	Município-UF	Projeto	Classificação do Projeto	Investimento previsto 2011-2014 (R\$ mi)	Investimento após 2014 (R\$ mi)	Status	Início da operação	Extensão (km)
1	Belém-PA	Corredor de Ônibus - Belém/PA - BRT BR 316-AV. João Paulo II	Corredor de Ônibus	107,5	107,5	Em obras	ND	ND
2	Belém-PA	BRT Av. Almirante Barroso - BRT Almirante Barroso e Augusto Montenegro e Centro de Belém Icoaraci	BRT			Em obras	ND	6,0
3	Belém-PA	BRT Av. Augusto Montenegro - BRT Almirante Barroso e Augusto Montenegro e Centro de Belém Icoaraci	BRT			Em obras	ND	13,9
4	Belém-PA	Corredor preferencial no centro de Icoaraci - BRT Almirante Barroso e Augusto Montenegro e Centro de Belém Icoaraci	Corredor de Ônibus	248,4	248,4	Em obras	ND	5,8
5	Belém-PA	Corredor preferencial no centro de Belém - BRT Almirante Barroso e Augusto Montenegro e Centro de Belém Icoaraci	Corredor de Ônibus			Em obras	ND	10,4
6	Belém-PA	BRT Belém - Corredor Centenário	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
7	Belém-PA	Projeto - Mobilidade Metropolitana em Área de Expansão	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
8	Belém-PA	Projeto da Complementação BRT Augusto Montenegro - Mergulhão Terminal Tapanã	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
9			Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
10	Belém-PA	Projeto do Corredor de Integração Leste	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
11	Belém-PA	Terminais Rodofluviais - Implantação (6: Icoaraci, Cumbu, Ilha Grande, Cotijuba, Outeiro e UFPA) e Requalificação (4: Ver-o-Peso, Palha, Mosqueiro e Princesa Izabel)	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
12	Belo Horizonte-MG	Complexo da Lagoinha	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
13	Belo Horizonte-MG	Complexo Vilarinho	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
14	Belo Horizonte-MG	Corredor Norte	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
15	Belo Horizonte-MG	Corredor Oeste	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
16	Belo Horizonte-MG	Expresso Amazonas	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
17	Belo Horizonte-MG	Metrô Linha 2 - Santa Tereza/Praça Raul Soares-Projeto e Obra Metrô Linha 3 - Savassi/Morro do Papagaio-Projeto e Obra	Metrô	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
18	Belo Horizonte-MG	Programa Corredores Pró-Ônibus	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
19	Belo Horizonte-MG	Projeto Anel Viário	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
20	Belo Horizonte-MG	Projeto Trem Metropolitano entre Novo Eldorado e Belvedere	Trem	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
21	Belo Horizonte-MG	Aquisição de trens para o Metrô-BH	Outros	211,0	ND	Em execução	ND	NA
22	Belo Horizonte-MG	Metrô-RM Belo Horizonte/MG - Rede de Metrô - Linhas 1, 2 e 3	Metrô	2.928,9	ND	Em execução	ND	44,5
23	Belo Horizonte-MG	Via 710 (Andradas/Cristiano Machado)	Obra Viária	174,9	35,0	Em obras	ND	NA
24	Belo Horizonte-MG	Implantação de Terminais Metropolitanos de Integração	Projeto excluído do cronograma	NP	NP	NP	NP	NP
25	Brasília-DF	Aquisição de Material Rodante - 10 trens para o Metrô	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA

Fonte: Ministérios do Planejamento, Orçamento e Gestão e das Cidades. / NA: Não se aplica. / ND: Não disponibilizado. / NP: Não previsto. Atualizado em: 11 de março de 2015.

TABELA 2 – PAC 2 MOBILIDADE GRANDES CIDADES: DETALHAMENTO DOS INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE URBANA (2016) (CONTINUA)

Nº	Município-UF	Projeto	Classificação do Projeto	Investimento previsto 2011-2014 (R\$ mi)	Investimento após 2014 (R\$ mi)	Status	Início da operação	Extensão (km)
26	Brasília-DF	Aquisição de Material Rodante - 10 trens para VLT	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
27	Brasília-DF	Estações Metrô Asa Sul - 104, 106 E 110 SUL	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
28	Brasília-DF	EVTE do Corredor Oeste - Divisa GO/DF a Ceilândia - Entorno Noroeste - BR-070	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
29	Brasília-DF	Expresso DF - Eixo Norte - Sobradinho, Planaltina, Varjão	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
30	Brasília-DF	Projeto de extensão do BRT - Sul - trecho Brasília - Luziânia	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
31	Brasília-DF	Projeto do BRT Expresso DF - Eixo Sudoeste	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
32	Brasília-DF	Projeto do VLT - W3 Sul / Norte	VLT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
33	Brasília-DF	Projeto expansão do Metrô - Asa Norte (linha 8km e 12 estações)	Metrô	ND	ND	Ação preparatória	ND	8,0
34	Brasília-DF	VLT: Linha 1/Trecho 1 (Aeroporto / Terminal Asa Sul)	VLT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
35	Brasília-DF	Sistema de Transporte de Passageiros Eixo Oeste - BRT Eixo Oeste	BRT	ND	ND	Em licitação de obra	ND	38,7
36	Brasília-DF	Expansão e Modernização do Metrô do DF	Metrô	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
37	Brasília-DF	Sistema de Transporte de Passageiros Eixo Sul - BRT Eixo Sul	BRT	761,4	ND	Em operação	Maio/2014	35,0
38	Campinas-SP	EVTE e Projetos do VLT Tancredo Neves-Aeroporto	VLT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
39	Campinas-SP	BRT Campo Grande - Corredor de Ônibus - Campinas/SP - Plano de Mobilidade	BRT	ND	340,0	Ação preparatória	ND	17,8
40	Campinas-SP	BRT Ouro Verde - Corredor de Ônibus - Campinas/SP - Plano de Mobilidade	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	21,4
41	Campo Grande-MS	Aquisição de equipamentos para CCO de gestão integrada	ITS	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
42	Campo Grande-MS	Corredor Av. Ernesto Geisel	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
43	Campo Grande-MS	Corredor Av. Mascarenhas de Moraes	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
44	Campo Grande-MS	Corredor Av. Mato Grosso	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
45	Campo Grande-MS	Corredor Av. Tamandaré	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
46	Campo Grande-MS	Corredor Rua Euler de Azevedo	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
47	Campo Grande-MS	Reforma e requalificação dos terminais	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
48	Campo Grande-MS	Terminal central da Praça Ari Coelho	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
49	Campo Grande-MS	VLT Aeroporto Internacional - UFMS	VLT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
50	Campo Grande-MS	Corredor de Ônibus Sudoeste - Reestruturação do Sistema Integrado de Transporte	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	21,7
51	Campo Grande-MS	Corredor de Ônibus Sul - Reestruturação do Sistema Integrado de Transporte	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	16,9
52	Campo Grande-MS	Corredor de Ônibus Norte - Reestruturação do Sistema Integrado de Transporte	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	19,5
53	Campo Grande-MS	Modernização do Sistema Integrado de Transporte	ITS	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
54	Curitiba-PR	BRT Linha Verde	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND

Fonte: Ministérios do Planejamento, Orçamento e Gestão e das Cidades. / NA: Não se aplica. / ND: Não disponibilizado. / NP: Não previsto. Atualizado em: 11 de março de 2015.

TABELA 2 – PAC 2 MOBILIDADE GRANDES CIDADES: DETALHAMENTO DOS INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE URBANA (2016) (CONTINUA)

Nº	Município-UF	Projeto	Classificação do Projeto	Investimento previsto 2011-2014 (R\$ mi)	Investimento após 2014 (R\$ mi)	Status	Início da operação	Extensão (km)
55	Curitiba-PR	Corredor Exclusivo de Ônibus na Avenida Rui Barbosa	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
56	Curitiba-PR	Obra e Projeto do BRT Anel Inter II	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
57	Curitiba-PR	Obra e Projeto de BRTs - Aumento da capacidade e modernização de 10 terminais	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
58			Outros			Ação preparatória		NA
59	Curitiba-PR	Projeto e expansão do BRT Linha Verde - Norte até Colombo e Sul em direção a Fazenda Rio Grande	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
60	Curitiba-PR	Projeto do BRT Linha Leste-Oeste em direção a São José dos Pinhais	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
61	Curitiba-PR	BRT Marechal Floriano - (Gov. Municipal)	BRT	39,4	ND	Em operação	ND	ND
62	Curitiba-PR	Via Aeroporto / Rodoferroviária - (Gov. Municipal)	Obra Viária	165,3	ND	Em operação	ND	NA
63	Curitiba-PR	Metrô - Curitiba/PR - Linha Azul - 1ª etapa	Metrô	ND	ND	Em licitação de obra	ND	ND
64	Duque de Caxias-RJ	EVTE da Via planejada PD-07 e Corredor Exclusivo	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
65	Duque de Caxias-RJ	EVTE do VLT Centro - Santa Cruz da Serra	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
66	Fortaleza-CE	BRS Av. Coronel Carvalho/Av. Radialista Lima Verde/Av. Presidente Castelo Branco	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
67	Fortaleza-CE	BRS Rua Emilio de Menezes/Rua Vital Brasil	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
68	Fortaleza-CE	BRT 1º Anel Expresso ao longo das Av. Eduardo Giral, José Bastos e trecho do Lagamar	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
69	Fortaleza-CE	BRT Av. Perimetral/Av. Juscelino Kubitschek entre Terminais Messejana e Antônio Bezerra	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
70	Fortaleza-CE	BRT Messejana/Centro ao longo das vias BR-116 e Av. Frei Cirilo	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
71	Fortaleza-CE	Linha Sul do Metrô - modernização dos sistemas de controle e operação da Linha	Metrô	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
72			ITS			Ação preparatória		NA
73	Fortaleza-CE	Metrô de Fortaleza - Tirol a Caucaia - Linha Oeste - Duplicação e Eletrificação, construção de 13 estações, obras de arte especiais e substituição de trens e diesel por 20 trens unidade elétrica	Metrô	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
74			Outros			Ação preparatória		NA
75			Obra Viária			Ação preparatória		NA
76	Fortaleza-CE	Projeto do VLT Caucaia-Pecém	VLT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
77	Fortaleza-CE	Metrô - Fortaleza/CE - Linha Leste	Metrô	ND	ND	Em licitação de projeto	ND	ND
78	Fortaleza-CE	BRT - Fortaleza/CE - Programa de Transporte Urbano de Fortaleza - II	BRT	ND	ND	Em licitação de obra	ND	ND
79	Fortaleza-CE	Melhoria do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Fortaleza: Construção de Ponte Estaíada sobre o Rio Cocó e Melhorias do Sistema Viário	Obra Viária	ND	ND	Em licitação de obra	ND	NA
80	Fortaleza-CE	Trem Metropolitano de Fortaleza - Linha Oeste - Modernização do sistema de trens metropolitanos do trecho João Felipe a Caucaia	Outros	ND	ND	Concluído	ND	NA

Fonte: Ministérios do Planejamento, Orçamento e Gestão e das Cidades. / NA: Não se aplica. / ND: Não disponibilizado. / NP: Não previsto. Atualizado em: 11 de março de 2015.

TABELA 2 – PAC 2 MOBILIDADE GRANDES CIDADES: DETALHAMENTO DOS INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE URBANA (2016) (CONTINUA)

Nº	Município-UF	Projeto	Classificação do Projeto	Investimento previsto 2011-2014 (R\$ mi)	Investimento após 2014 (R\$ mi)	Status	Início da operação	Extensão (km)
81	Fortaleza-CE	Corredor Av. Augusto dos Anjos/Av. José Bastos - Corredor de Ônibus - Fortaleza/CE - Programa de Transporte Urbano de Fortaleza - II	Projeto excluído do cronograma	NP	NP	NP	NP	NP
82	Fortaleza-CE	Corredor Av. Expedicionários/Av. Senador Fernandes Távora - Corredor de Ônibus - Fortaleza/CE - Programa de Transporte Urbano de Fortaleza - II	Projeto excluído do cronograma	NP	NP	NP	NP	NP
83	Fortaleza-CE	Implantação da Linha Leste do Metrô de Fortaleza	Projeto excluído do cronograma	NP	NP	NP	NP	NP
84	Fortaleza-CE	Metrô de Fortaleza Linha Sul - Implantação completa do trecho Carlito Benevides a Chico da Silva	Metrô	226,3	ND	Em operação	ND	ND
85	Goiânia-GO	19 Projetos Corredores: (Mangalô, 3ª Radial / Pq Atheneu, Castelo/Multirão, Consolação, Pio XII, São Francisco, T-10, 115, Aderup, Bernardo Sayão)	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
86	Goiânia-GO	Corredor Independência	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
87	Goiânia-GO	Corredor Preferencial 24 de Outubro	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
88	Goiânia-GO	Corredor Preferencial 85	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
89	Goiânia-GO	Corredor Preferencial T-63	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
90	Goiânia-GO	Corredor Preferencial T-9	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
91	Goiânia-GO	Projeto do BRT - Extensão do Eixo Anhanguera, linha 001 da Rede Metropolitana	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
92	Goiânia-GO	Projeto do BRT Norte-Sul - Extensão até Aparecida de Goiânia - Terminal Cruzeiro a Terminal Veiga Jardim	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
93	Goiânia-GO	Projeto VLT de Goiânia - Obras Complementares	VLT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
94	Goiânia-GO	Reestruturação dos corredores Norte-Sul e Leste-Oeste	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
95	Goiânia-GO	Terminais: 4 Projetos (Campus, Pq Atheneu, Santa Rita e Vera Cruz)	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
96	Goiânia-GO	BRT NS Trecho Goiânia	Corredor de Ônibus	ND	ND	Em licitação de obra	ND	ND
97	Goiânia-GO	Corredor Preferencial T-7	Corredor de Ônibus	ND	ND	Em licitação de obra	ND	ND
98	Goiânia-GO	BRT Norte-Sul	Projeto excluído do cronograma	NP	NP	NP	NP	NP
99	Goiânia-GO	Metrô Leve Eixo Anhanguera	VLT	ND	ND	Em licitação de obra	ND	13,2
100	Guarulhos-SP	Avenida de Integração da Rodovia Ayrton Senna ao Aeroporto Internacional de Guarulhos	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
101	Guarulhos-SP	Corredor João Jarnil Zarif	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
102	Guarulhos-SP	Corredor Otávio Braga de Mesquita	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
103	Guarulhos-SP	Corredor Paulo Faccini	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND

Fonte: Ministérios do Planejamento, Orçamento e Gestão e das Cidades. / NA: Não se aplica. / ND: Não disponibilizado. / NP: Não previsto. Atualizado em: 11 de março de 2015.

TABELA 2 – PAC 2 MOBILIDADE GRANDES CIDADES: DETALHAMENTO DOS INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE URBANA (2016) (CONTINUA)

Nº	Município-UF	Projeto	Classificação do Projeto	Investimento previsto 2011-2014 (R\$ mi)	Investimento após 2014 (R\$ mi)	Status	Início da operação	Extensão (km)
104	Guarulhos-SP	Corredor de Ônibus - Guarulhos/SP - Programa de Mobilidade Urbana de Guarulhos	Corredor de Ônibus	ND	ND	Em licitação de obra	ND	ND
105	Guarulhos-SP	Trem Urbano - Linha 13 - Zona Leste-Guarulhos	Trem	ND	1.788,0	Em obras	ND	ND
106	Guarulhos-SP	Corredor Pimentas - Corredor de Ônibus - Guarulhos/SP - Programa de Mobilidade Urbana de Guarulhos	Projeto excluído do cronograma	NP	NP	NP	NP	NP
107	Guarulhos-SP	Corredor João Paulo I - Corredor de Ônibus - Guarulhos/SP - Programa de Mobilidade Urbana de Guarulhos	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
108	Guarulhos-SP	Corredor Monteiro Lobato - Corredor de Ônibus - Guarulhos/SP - Programa de Mobilidade Urbana de Guarulhos	Projeto excluído do cronograma	NP	NP	NP	NP	NP
109	Guarulhos-SP	Corredor Santos Dumont - Corredor de Ônibus - Guarulhos/SP - Programa de Mobilidade Urbana de Guarulhos	Projeto excluído do cronograma	NP	NP	NP	NP	NP
110	João Pessoa-PB	Binário com faixa exclusiva entre a região sul e o corredor Tancredo Neves	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
111			Faixa Exclusiva			Ação preparatória		ND
112	João Pessoa-PB	Binário com faixa exclusiva entre os corredores Pedro II e Tancredo Neves	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
113			Faixa Exclusiva			Ação preparatória		ND
114	João Pessoa-PB	Binário entre Av. Hilton Souto Maior eanel viário em torno da UFPB	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
115	João Pessoa-PB	Complementação do Corredor Tancredo Neves - Linha troncal com faixa exclusiva	Faixa Exclusiva	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
116	João Pessoa-PB	Corredor de Ônibus - João Pessoa/PB - Rede Integrada de Corredores	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
117	João Pessoa-PB	Sistema Integrado de BRTs e Corredores de Transporte - Faixa Exclusiva de Ônibus Corredor Tancredo Neves	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
118			Corredor de Ônibus			Ação preparatória		ND
119			Faixa Exclusiva			Ação preparatória		ND
120	João Pessoa-PB	Aquisição de trens para o Metrô - JP	Outros	96,0	ND	Em execução	ND	NA
121	João Pessoa-PB	Corredor Av. Eptácio Pessoa - Corredor de Ônibus - João Pessoa/PB - Rede Integrada de Corredores	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	8,0
122	João Pessoa-PB	Corredor Cruz das Almas - Corredor de Ônibus - João Pessoa/PB - Rede Integrada de Corredores	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	10,6
123	João Pessoa-PB	Corredor Pedro II - Corredor de Ônibus - João Pessoa/PB - Rede Integrada de Corredores	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	13,6
124	João Pessoa-PB	Corredor 2 de Fevereiro - Corredor de Ônibus - João Pessoa/PB - Rede Integrada de Corredores	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	8,6
125	João Pessoa-PB	Corredor Área Central - Corredor de Ônibus - João Pessoa/PB - Rede Integrada de Corredores	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	9,5
126	João Pessoa-PB	VLT metropolitano	VLT	ND	ND	Ação preparatória	ND	30,0
127	Maceió-AL	BRT Avenida Juca Sampaio	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND

Fonte: Ministérios do Planejamento, Orçamento e Gestão e das Cidades. / NA: Não se aplica. / ND: Não disponibilizado. / NP: Não previsto. Atualizado em: 11 de março de 2015.

TABELA 2 – PAC 2 MOBILIDADE GRANDES CIDADES: DETALHAMENTO DOS INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE URBANA (2016) (CONTINUA)

Nº	Município-UF	Projeto	Classificação do Projeto	Investimento previsto 2011-2014 (R\$ mi)	Investimento após 2014 (R\$ mi)	Status	Início da operação	Extensão (km)
128	Maceió-AL	BRT Avenida Menino Marcelo	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
129	Maceió-AL	Corredor Avenida Cachoeira do Meirim-Benedito Bentes	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
130	Maceió-AL	Projeto da expansão do VLT até Mangabeiras (Shopping Iguatemi)	VLT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
131	Maceió-AL	Projeto do corredor Avenida Josefa de Melo e Márcio Canuto - Leste-Oeste 2	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
132	Maceió-AL	Projeto do plano Inclinado	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
133	Maceió-AL	Projeto do VLT - Centro de Maceió/Aeroporto/Rio Largo	VLT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
134	Maceió-AL	Transformação do trem urbano em VLT	VLT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
135	Maceió-AL	VLT Maceió/AL - Aeroporto-Maceió - Trecho 1	VLT	140,0	140,0	Em execução	ND	ND
136	Manaus-AM	BRT - Leste/Centro	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
137	Manaus-AM	Corredor Colônia Antônio Aleixo/Bola do São José	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
138	Manaus-AM	Corredor Leste-Oeste/Complexo dos Franceses	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
139	Manaus-AM	Monotrilho Norte/Centro	Monotrilho	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
140			Corredor de Ônibus			Em obras		ND
141	Manaus-AM	Corredor exclusivo Av. Autaz Mirim/Av. Paraiba e Recife	Corredor de Ônibus	22,9	22,9	Em obras	ND	ND
142			Corredor de Ônibus			Em obras		ND
143			Corredor de Ônibus			Em obras		ND
144	Manaus-AM	Corredor exclusivo Av. Constantino Nery/Torquato Tapajós/Max Teixeira/Noel Nutels	Corredor de Ônibus	45,6	19,6	Em obras	ND	ND
145			Corredor de Ônibus			Em obras		ND
146			Corredor de Ônibus			Em obras		ND
147	Manaus-AM	Corredor na Avenida Coronel Teixeira	Corredor de Ônibus	9,7	ND	Em obras	ND	ND
148	Manaus-AM	Corredores no Boulevard Álvaro Maia e na Av. Brasil	Corredor de Ônibus	17,5	ND	Em obras	ND	ND
149			Corredor de Ônibus			Em obras		ND
150	Manaus-AM	Corredor de Ônibus - Manaus/AM - Ligação Viária Av. Timbiras-AM010-Av. das Torres	Corredor de Ônibus	114,0	114,2	Em obras	ND	11,3
151	Natal-RN	Abriço de passageiros	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
152	Natal-RN	Construções de Terminais de Ônibus: Ponta Negra, Planalto, Cidade Nova, Redinha	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
153	Natal-RN	Corredor Norte Sul	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
154	Natal-RN	Estações de Transferência para Natal	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
155	Natal-RN	Projeto de Sistemas Inteligentes de Transporte - ITS	ITS	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
156	Natal-RN	Projeto do BRT/BRS Norte/Sul/Leste/Oeste	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
157	Natal-RN	Projeto do BRT/BRS Norte/Sul/Leste/Oeste	Faixa Exclusiva	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND

Fonte: Ministérios do Planejamento, Orçamento e Gestão e das Cidades. / NA: Não se aplica. / ND: Não disponibilizado. / NP: Não previsto. Atualizado em: 11 de março de 2015.

TABELA 2 – PAC 2 MOBILIDADE GRANDES CIDADES: DETALHAMENTO DOS INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE URBANA (2016) (CONTINUA)

Nº	Município-UF	Projeto	Classificação do Projeto	Investimento previsto 2011-2014 (R\$ mi)	Investimento após 2014 (R\$ mi)	Status	Início da operação	Extensão (km)
158			Faixa Exclusiva			Ação preparatória		ND
159	Natal-RN	Projeto do BRT/BRS Norte/Sul/Leste/Oeste	Faixa Exclusiva	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
160			Faixa Exclusiva			Ação preparatória		ND
161	Natal-RN	Projeto do Corredor João Medeiros Filho	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
162	Natal-RN	Projeto do Corredor Presidente Bandeira	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
163	Natal-RN	Projeto do Corredor Prudente de Moraes	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
164	Natal-RN	Projeto do Terminal de Integração Soledade	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
165	Natal-RN	Reestruturação da Av. Eng. Roberto Freire	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
166	Natal-RN	Aquisição de trens para o Metrô - NATAL	Outros	154,0	ND	Em execução	ND	NA
167	Natal-RN	Eixo 2 - Implantação da Via Prudente de Moraes	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
168	Natal-RN	Corredor Senador Salgado Filho/Hermes da Fonseca (Implantação) - Corredor de Ônibus - Natal/RN - Reestruturação de Corredores de Transporte Público	Corredor de Ônibus			Ação preparatória	ND	8,3
169	Natal-RN	Corredor Amaro Barreto/Mário Negócio (Melhoria) - Corredor de Ônibus - Natal/RN - Reestruturação de Corredores de Transporte Público	Corredor de Ônibus			Ação preparatória	ND	5,4
170	Natal-RN	Corredor Cel. Estevam/Rio Branco/RG Norte/Solange Nunes (Melhoria) - Corredor de Ônibus - Natal/RN - Reestruturação de Corredores de Transporte Público	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	8,3
171	Natal-RN	Corredor Bernardo Vieira (Melhoria) - Corredor de Ônibus - Natal/RN - Reestruturação de Corredores de Transporte Público	Corredor de Ônibus			Ação preparatória	ND	4,5
172	Natal-RN	Corredor (Implantação e Requalificação) - Corredor de Ônibus - Natal/RN - Reestruturação de Corredores de Transporte Público	Corredor de Ônibus			Ação preparatória	ND	4,5
173	Natal-RN	VLT - Natal/RN - Revitalização linha Ribeira-Extremoz	VLT	ND	ND	Em licitação de obra	ND	14,6
174	Nova Iguaçu-RJ	Projeto de Corredor de transportes Leste-Oeste - Eixão	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
175	Nova Iguaçu-RJ	Projeto de Corredor de transportes Sudoeste - Via Light	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
176	Nova Iguaçu-RJ	Sistemas sobre Trilhos Aeromóvel - Centro/Nova Era/Valverde (Trecho Nova Era-Valverde)	Projeto excluído do cronograma	NP	NP	NP	NP	NP
177	Nova Iguaçu-RJ	Sistemas sobre Trilhos Aeromóvel - Centro/Nova Era/Valverde (Trecho Centro-Nova Era)	Projeto excluído do cronograma	NP	NP	NP	NP	NP
178	Porto Alegre-RS	Av. Protásio Alves, Estrada Caminho do Meio e Av. Frederico Dhiel	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
179	Porto Alegre-RS	Intervenções na RMRS - Eldorado do Sul / Guaíba	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
180	Porto Alegre-RS	Metrô do Rio Grande do Sul	Metrô	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
181	Porto Alegre-RS	Projeto de Duplicação da entrada de Porto Alegre	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
182	Porto Alegre-RS	Projeto da Perimetral metropolitana	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA

Fonte: Ministérios do Planejamento, Orçamento e Gestão e das Cidades. / NA: Não se aplica. / ND: Não disponibilizado. / NP: Não previsto. Atualizado em: 11 de março de 2015.

TABELA 2 – PAC 2 MOBILIDADE GRANDES CIDADES: DETALHAMENTO DOS INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE URBANA (2016) (CONTINUA)

Nº	Município-UF	Projeto	Classificação do Projeto	Investimento previsto 2011-2014 (R\$ mi)	Investimento após 2014 (R\$ mi)	Status	Início da operação	Extensão (km)
183	Porto Alegre-RS	Sistema de Transporte Integrado Metropolitano	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
184	Porto Alegre-RS	Trens - TRENSURB	Trem	260,0	ND	Em execução	ND	NA
185	Porto Alegre-RS	BRT Bento Gonçalves e Terminal Antônio Carvalho	BRT	21,1	31,6	Em obras	ND	ND
186			Outros			Em obras		NA
187	Porto Alegre-RS	BRT Protásio Alves e Terminal Manoel Elias	BRT	31,2	46,7	Em obras	ND	ND
188			Outros			Em obras		NA
189	Porto Alegre-RS	BRT: João Pessoa e Terminal Azenha	BRT	19,4	45,1	Em obras	ND	ND
190			Outros			Em obras		NA
191	Porto Alegre-RS	Complexo da Rodoviária	Obra Viária	25,2	6,3	Em obras	ND	NA
192	Porto Alegre-RS	Corredor 3º Perimetral	Corredor de Ônibus	135,9	58,3	Em obras	ND	ND
193	Porto Alegre-RS	Corredor Avenida Tronco	Corredor de Ônibus	93,6	62,4	Em obras	ND	ND
194	Porto Alegre-RS	Corredor Padre Cacique / Av. Beira Rio (Av. Edvaldo Pereira Paiva)	Corredor de Ônibus	71,5	47,7	Em obras	ND	ND
195	Porto Alegre-RS	Corredor Rua Voluntários da Pátria e Estação São Pedro	Corredor de Ônibus	47,7	47,6	Em obras	ND	ND
196			Outros			Em obras		NA
197	Porto Alegre-RS	Monitoramentos dos 3 Corredores	ITS	5,8	8,6	Em obras	ND	NA
198	Porto Alegre-RS	Prolongamento da Avenida Severo Dullius	Obra Viária	41,5	41,5	Em obras	ND	NA
199	Porto Alegre-RS	Aeromóvel	Aeromóvel	38,3	ND	Concluído	ND	1,0
200	Porto Alegre-RS	Metrô Linha circular - 1ª fase	Projeto excluído do cronograma	NP	NP	NP	NP	NP
201	Recife-PE	BRS - Abdias de Carvalho	Faixa Exclusiva	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
202	Recife-PE	BRS - Avenida Beberibe	Faixa Exclusiva	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
203	Recife-PE	BRS - Avenida Recife	Faixa Exclusiva	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
204	Recife-PE	BRS - Avenida Domingos Ferreira	Faixa Exclusiva	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
205	Recife-PE	BRS - Mascarenhas de Moraes	Faixa Exclusiva	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
206	Recife-PE	BRT - Recife/PE - Sistema de Transporte Rápido por Ônibus para a RMR	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
207	Recife-PE	Corredor Fluvial Sul	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
208	Recife-PE	EVTE e Projetos de Metrô Leve - Trecho III Avenida Domingos Ferreira	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
209	Recife-PE	EVTE e Projetos do VLT Trecho II - Centro de Recife	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
210	Recife-PE	VLT Trecho I - Avenida Norte	VLT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
211	Recife-PE	Metrô de Recife - Aquisição de TUE	Metrô	281,0	ND	Concluído	ND	ND

Fonte: Ministérios do Planejamento, Orçamento e Gestão e das Cidades. / NA: Não se aplica. / ND: Não disponibilizado. / NP: Não previsto. Atualizado em: 11 de março de 2015.

TABELA 2 – PAC 2 MOBILIDADE GRANDES CIDADES: DETALHAMENTO DOS INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE URBANA (2016) (CONTINUA)

Nº	Município-UF	Projeto	Classificação do Projeto	Investimento previsto 2011-2014 (R\$ mi)	Investimento após 2014 (R\$ mi)	Status	Início da operação	Extensão (km)
212	Recife-PE	Metrô de Recife - Linha Sul	Metrô	31,9	ND	Em operação	ND	ND
213	Recife-PE	Metrô de Recife - Linha Centro	Metrô	2,0	ND	Em operação	ND	ND
214	Recife-PE	Via Mangue	Obra Viária	430,4	ND	Em operação	ND	NA
215	Recife-PE	Corredor II Perimetral (II Perimetral e IV Perimetral e Sistema de Transporte e Rádio por Ônibus para RMR)	Projeto excluído do cronograma	NP	NP	NP	NP	NP
216	Recife-PE	Corredor IV Perimetral (II Perimetral e IV Perimetral e Sistema de Transporte e Rádio por Ônibus para RMR)	Projeto excluído do cronograma	NP	NP	NP	NP	NP
217	Recife-PE	Corredor Leste/Oeste (II Perimetral e IV Perimetral e Sistema de Transporte e Rádio por Ônibus para RMR)	Projeto excluído do cronograma	NP	NP	NP	NP	NP
218	Recife-PE	Corredor Norte/Sul (II Perimetral e IV Perimetral e Sistema de Transporte e Rádio por Ônibus para RMR)	Projeto excluído do cronograma	NP	NP	NP	NP	NP
219	Recife-PE	Barco - Recife/PE - Transporte Público Fluvial	Outros	95,0	95,0	Em obras	ND	NA
220	Recife-PE	BRT Sistema de Transporte Rápido por Ônibus para a RMR	Projeto excluído do cronograma	NP	NP	NP	NP	NP
221	Recife-PE	Corredor II Perimetral - Implantação de Corredores Exclusivos de Ônibus - II, III Perimetral e Radial Sul	Corredor de Ônibus			Em execução	ND	18,0
222	Recife-PE	Corredor III Perimetral - Implantação de Corredores Exclusivos de Ônibus - II, III Perimetral e Radial Sul	Corredor de Ônibus	ND	821,0	Em execução	ND	26,4
223	Recife-PE	Corredor Radial Sul - Implantação de Corredores Exclusivos de Ônibus - II, III Perimetral e Radial Sul	Corredor de Ônibus			Em execução	ND	11,0
224	Rio de Janeiro-RJ	Monotrilho - Metrô Linha 3 - São Gonçalo-Niterói	Monotrilho	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
225	Rio de Janeiro-RJ	Projeto do BRT Ligação B - Transbrasil-Transoeste	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
226	Rio de Janeiro-RJ	Projeto do BRT Transbrasil fase 2 - Deodoro-Santa /Cruz	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
227	Rio de Janeiro-RJ	Corredor de Ônibus - Rio de Janeiro/RJ - BRT Transbrasil	BRT	ND	ND	Em licitação de obra	ND	32,0
228	Rio de Janeiro-RJ	VLT - Rio de Janeiro/RJ - Área Central e Portuária	VLT	578,3	578,3	Em obras	ND	14,6
229	Salvador-BA	BRT Águas Claras - Paripe (continuação do corredor Orlando Gomes/29 de março)	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
230	Salvador-BA	BRT Lapa-Iguatemi	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
231	Salvador-BA	EVTE do VLT Metropolitano - Trecho Candeias - Mapele - Camaçari - Dias D'ávila	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
232	Salvador-BA	Metrô de Salvador - Linha 1 - Tramo 3 - Pirajá-Águas Claras-Cajazeiras	Metrô	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
233	Salvador-BA	Projeto do VLT Metropolitano - Trechos Retiro-Santa Luzia e Simões Filho-Águas Claras	VLT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
234	Salvador-BA	VLT Metropolitano Comércio - Calçada - Paripe - São Luís	VLT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
235	Salvador-BA	Metrô Salvador - Linha 1 - Trecho 2 - Acesso Norte - Pirajá	Metrô	78,3	665,9	Em obras	ND	ND

Fonte: Ministérios do Planejamento, Orçamento e Gestão e das Cidades. / NA: Não se aplica. / ND: Não disponibilizado. / NP: Não previsto. Atualizado em: 11 de março de 2015.

TABELA 2 – PAC 2 MOBILIDADE GRANDES CIDADES: DETALHAMENTO DOS INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE URBANA (2016) (CONTINUA)

Nº	Município-UF	Projeto	Classificação do Projeto	Investimento previsto 2011-2014 (R\$ mi)	Investimento após 2014 (R\$ mi)	Status	Início da operação	Extensão (km)
236	Salvador-BA	Vias Estruturantes de Salvador - Sistema de Corredores Transversais	Obra Viária	398,1	826,7	Em obras	ND	NA
237	Salvador-BA	Metrô de Salvador - Linha 1 Trecho 1 - Lapa - Acesso Norte	Metrô	20,4	ND	Concluído	ND	ND
238	Salvador-BA	Trem de Subúrbio de Salvador - Trecho Calçada a Paripe - Modernização do sistema de trens metropolitanos	Trem	ND	ND	Concluído	ND	ND
239	Salvador-BA	Metrô Salvador/BA - Linha 2 - Trecho Aeroporto - Acesso Norte	Metrô	1.419,5	1.419,5	Em obras	ND	20,0
240	São Bernardo do Campo-SP	Avenida do Taboão	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
241	São Bernardo do Campo-SP	Corredor Alvarenga - Etapa 2	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
242	São Bernardo do Campo-SP	Corredores de ônibus	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
243	São Bernardo do Campo-SP	Corredores de ônibus - Projetos	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
244	São Bernardo do Campo-SP	Linha Camargo	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
245	São Bernardo do Campo-SP	Corredor de Ônibus - São Bernardo do Campo/SP - Ligação Leste-Oeste	Corredor de Ônibus	ND	419,0	Em obras	ND	12,6
246	São Gonçalo-RJ	Monotrilho - Metrô Linha 3 - São Gonçalo Niterói	Monotrilho	ND	ND	Ação Preparatória	ND	22,0
247	São Gonçalo-RJ	Projeto do Corredor de ônibus na faixa de domínio da antiga via férrea	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
248	São Gonçalo-RJ	Projeto do Sistema Viário e Ciclovia em paralelo ao Monotrilho	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	NP	NA
249			Ciclovia			Ação preparatória		ND
250	São Luís-MA	BRT Centro - COHAB	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
251	São Luís-MA	BRT Jerônimo de Albuquerque - Guajajaras	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
252	São Luís-MA	Corredor secundário de transporte - Estrada da Mata	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
253	São Luís-MA	Faixa exclusiva Av. dos Africanos	Faixa Exclusiva	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
254	São Luís-MA	Faixa exclusiva Av. dos Franceses	Faixa Exclusiva	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
255	São Luís-MA	Faixa exclusiva Centro Anil	Faixa Exclusiva	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
256	São Luís-MA	Faixa exclusiva Contorno do Centro Histórico	Faixa Exclusiva	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
257	São Luís-MA	Faixa exclusiva Daniel de la Touche	Faixa Exclusiva	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
258	São Luís-MA	Faixa exclusiva São Luís Rei da França	Faixa Exclusiva	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
259	São Luís-MA	Projeto do VLT Centro - Anjo da Guarda	VLT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
260	São Luís-MA	Reestruturação da Av. Ferreira Goulart	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA

Fonte: Ministérios do Planejamento, Orçamento e Gestão e das Cidades. / NA: Não se aplica. / ND: Não disponibilizado. / NP: Não previsto. Atualizado em: 11 de março de 2015.

TABELA 2 – PAC 2 MOBILIDADE GRANDES CIDADES: DETALHAMENTO DOS INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE URBANA (2016) (CONTINUA)

Nº	Município-UF	Projeto	Classificação do Projeto	Investimento previsto 2011-2014 (R\$ mi)	Investimento após 2014 (R\$ mi)	Status	Início da operação	Extensão (km)
261	São Luís-MA	Reestruturação da Av. Holandeses (MA-203)	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
262	São Luís-MA	Reestruturação da MA-201	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
263	São Luís-MA	Implantação de Av. Metropolitana de São Luís	Projeto excluído do cronograma	NP	NP	NP	NP	NP
264	São Luís-MA	Corredor de Ônibus - São Luís/MA - Novo Anel Viário - 1º Trecho	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	12,4
265	São Paulo-SP	Belmira Marin - Trecho 1	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
266	São Paulo-SP	Corredor Ave. Carlos Caldeira Filho	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
267	São Paulo-SP	Corredor Guarapiranga / Guavirutuba	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
268	São Paulo-SP	Perimetral Bandeirantes/Salim Farah Maluf	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
269	São Paulo-SP	Perimetral Itaim Paulista/São Mateus	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
270	São Paulo-SP	Reforma e modernização de estações nas linhas 7, 10, 11 e 12	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
271	São Paulo-SP	Aricanduva	Obra Viária	ND	ND	Em licitação de obra	ND	NA
272	São Paulo-SP	Berrini	Obra Viária	ND	ND	Em licitação de obra	ND	NA
273	São Paulo-SP	Corredor Agamenon - Baronesa	Corredor de Ônibus	ND	ND	Em licitação de obra	ND	ND
274	São Paulo-SP	Corredor M'Boi Mirim / Santo Amaro	Corredor de Ônibus	ND	ND	Em licitação de obra	ND	ND
275	São Paulo-SP	Leste-Itaquera	Obra Viária	ND	ND	Em licitação de obra	ND	NA
276	São Paulo-SP	Metrô Linha 2 Vila Prudente-Vila Formosa	Metrô	ND	ND	Em licitação de obra	ND	ND
277	São Paulo-SP	Terminal Itaquera	Outros	ND	ND	Em licitação de obra	ND	NA
278	São Paulo-SP	Radial Leste	Obra Viária	82,2	739,8	Em execução	ND	NA
279	São Paulo-SP	Construção do Monotrilho Linha 17 - Ouro - Trecho 1	Monotrilho	251,0	1.394,1	Em obras	ND	ND
280	São Paulo-SP	Corredor de Ônibus - São Paulo/SP - Inajar de Souza	Corredor de Ônibus	77,3	77,4	Em obras	ND	ND
281	São Paulo-SP	Trem Urbano - Linha 9 - Zona Sul	Trem	ND	759,7	Em obras	ND	ND
282	São Paulo-SP	Corredor de Ônibus - São Paulo/SP - Capão Redondo-Vila Sônia	Projeto excluído do cronograma	NP	NP	NP	NP	NP
283	São Paulo-SP	Linha São Bernardo do Campo/São Paulo - 1ª Fase	Projeto excluído do cronograma	NP	NP	NP	NP	NP

Fonte: Ministérios do Planejamento, Orçamento e Gestão e das Cidades. / NA: Não se aplica. / ND: Não disponibilizado. / NP: Não previsto. Atualizado em: 11 de março de 2015.

TABELA 2 – PAC 2 MOBILIDADE GRANDES CIDADES: DETALHAMENTO DOS INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE URBANA (2016) (CONCLUSÃO)

Nº	Município-UF	Projeto	Classificação do Projeto	Investimento previsto 2011-2014 (R\$ mi)	Investimento após 2014 (R\$ mi)	Status	Início da operação	Extensão (km)
284	Teresina-PI	2ª ponte na Avenida Poti - parte integrante do corredor Norte-Leste	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
285	Teresina-PI	Central de Controle Operacional - aquisição de equipamentos	ITS	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA
286	Teresina-PI	Corredor Av. Barão de Gurguéa/ BR-316 complemento PAC Grandes Cidades	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
287	Teresina-PI	Corredor Leste-Sudeste - ligação dos bairros de Planalto Ininga a Tancredo Neves	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
288	Teresina-PI	Corredor Norte II -ligação dos bairros de Água Mineral a Área Central	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
289	Teresina-PI	Corredor Norte-Leste - ligação UFPI a UESPI	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
290	Teresina-PI	EVTE para o Plano Diretor de Expansão Metroviária - 35km	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NP
291	Teresina-PI	Projeto do Corredor Av. Gil Martins/ BR-343	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
292	Teresina-PI	Projeto do Corredor Av. Miguel Rosa/ Av. Joaquim Ribeiro	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
293	Teresina-PI	Projeto do Corredor Sudeste-Sul	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
294	Teresina-PI	Projeto do Corredor Sul III	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
295	Teresina-PI	VLT - Linha 1 - Sudeste	VLT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND
296	Teresina-PI	Corredor de Ônibus - Teresina/PI - Plano Diretor de Mobilidade Urbana - 1ª Etapa	Corredor de Ônibus	84,5	84,5	Em obras	ND	36,5
297	Teresina-PI	Trem Urbano - Teresina/PI - Melhoria e Ampliação do Transporte Ferroviário	Projeto excluído do cronograma	NP	NP	NP	NP	NP
TOTAL				10.084,0	11.092,3	-	-	616,52

Fonte: Ministérios do Planejamento, Orçamento e Gestão e das Cidades. / NA: Não se aplica. / ND: Não disponibilizado. / NP: Não previsto. Atualizado em: 11 de março de 2015.

TABELA 3 – PAC 2 MOBILIDADE MÉDIAS CIDADES: DETALHAMENTO DOS INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE URBANA (2016) (CONTINUA)

Nº	Município-UF	Projeto	Classificação do Projeto	Investimento previsto 2011-2014 (R\$ mi)	Investimento após 2014 (R\$ mi)	Status	Início da operação	Extensão (km)	Demanda (pass./dia)
1	Anápolis-GO	Reestruturação dos corredores de transporte público coletivo	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
2	Aparecida de Goiânia-GO	Projeto do BRT Norte-Sul - Extensão até Aparecida de Goiânia - Terminal Cruzeiro a Terminal Veiga Jardim	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
3	Aparecida de Goiânia-GO	Reestruturação dos corredores Norte/Sul e Leste/Oeste	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
4	Aracaju-SE	Implantação de corredores de ônibus, construção e reforma de terminais de integração, implantação de bolsões de estacionamento, abrigos e centro de controle operacional	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
5			Outros			Ação preparatória		NA	NA
6	Aracaju-SE	Implantação de corredores de transporte público coletivo da Gasoduto e da João Rodrigues	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
7	Bauru-SP	Implantação do corredor Rodrigues Alves, abrigos, terminais, ciclovia e equipamentos de controle e integração	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
8			Outros			Ação preparatória		NA	NA
9			Ciclovia			Ação preparatória		ND	ND
10			ITS			Ação preparatória		NA	NA
11	Bertioga-SP	Construção de 3 terminais para ônibus (Terminais Centro, Riviera e Boracéia)	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA	NA
12	Blumenau-SC	Implantação do corredor exclusivo Fonte/Garcia, ciclovia, abrigos, terminais e equipamentos para controle de tráfego e de operações	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
13			Outros			Ação preparatória		NA	NA
14			Ciclovia			Ação preparatória		ND	ND
15			ITS			Ação preparatória		NA	NA
16	Boa Vista-RR	Implantação de corredores exclusivos, pontos de embarque/desembarque e terminais	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
17			Outros			Ação preparatória		NA	NA
18	Campina Grande-PB	Implantação do 2º anel viário para melhoria do sistema de transporte público coletivo	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA	NA
19	Campos dos Goytacazes-RJ	Estudo de Viabilidade - VLT trecho Nossa Senhora do Carmo/Aeroporto - EVTE	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
20	Campos dos Goytacazes-RJ	Implantação do Aeromóvel na região central	Aeromóvel	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
21	Canoas-RS	Implantação de aeromóvel - Etapa 1 - Guajuviras	Aeromóvel	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
22	Canoas-RS	Projeto aeromóvel de Canoas (Fase 2)	Aeromóvel	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
23	Caucaia-CE	Qualificação de vias para corredor de transporte público nos Trechos de 1 a 5 e terminais de integração	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA	NA
24			Outros			Ação preparatória		NA	NA
25	Caruaru-PE	Implantação do corredor BRT Leste/Oeste e Terminais	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
26	Caruaru-PE	Implantação do corredor BRT Leste/Oeste e Terminais	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA	NA
27	Caxias do Sul-RS	Implantação de corredores de transporte público, recapeamento asfáltico de vias de itinerários de ônibus e estações de integração	Corredor de Ônibus	ND	ND	Em obras	ND	ND	ND

TABELA 3 – PAC 2 MOBILIDADE MÉDIAS CIDADES: DETALHAMENTO DOS INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE URBANA (2016) (CONTINUA)

Nº	Município-UF	Projeto	Classificação do Projeto	Investimento previsto 2011-2014 (R\$ mi)	Investimento após 2014 (R\$ mi)	Status	Início da operação	Extensão (km)	Demanda (pass./dia)	
28	Caxias do Sul-RS	Implantação de corredores de transporte público, recapeamento asfáltico de vias de itinerários de ônibus e estações de integração	Obra Viária	ND	ND	Em obras	ND	NA	NA	
29			Outros			Em obras		NA	NA	
30	Contagem-MG	Implantação de Corredores, Terminais e Estações - Plano de integração intermodal de transporte - Contagem Integrada	Corredor de Ônibus	ND	ND	Em execução	ND	ND	ND	
31			Outros			Em execução		NA	NA	
32	Contagem-MG	Metrô - RM Belo Horizonte/MG - Rede de Metrô - linhas 1, 2 e 3	Metrô	ND	2.928,9	Em execução	ND	ND	ND	
33	Diadema-SP	Corredores de ônibus	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND	
34	Diadema-SP	Corredores de ônibus - Projetos	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND	
35	Feira de Santana-BA	Implantação de BRT	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND	
36	Florianópolis-SC	Corredor Continental Sul Norte e alimentadoras	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND	
37	Florianópolis-SC	Corredor de Integração ao Anel Viário Central	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA	NA	
38	Florianópolis-SC	Corredor Insular Leste e alimentadoras	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND	
39	Florianópolis-SC	Corredor Insular Norte e alimentadoras	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND	
40	Florianópolis-SC	Corredor Insular Sul e Terminais	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND	
41			Outros			Ação preparatória		ND	NA	NA
42	Florianópolis-SC	EVTE - Atracadouros para o transporte público	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA	NA	
43	Florianópolis-SC	Implantação de anel viário para corredor de transporte público coletivo e teleférico	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA	NA	
44			Teleférico			Ação preparatória		ND	ND	
45	Florianópolis-SC	ITS	ITS	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA	NA	
46	Florianópolis-SC	Projeto do Corredor Metropolitano Norte	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND	
47	Florianópolis-SC	Projeto de Elevadores e Funiculares	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA	NA	
48	Foz do Iguaçu-PR	Implantação de corredor na Av. Felipe Wandscheer, Av. Andradina e nas marginais da BR-277 e equipamentos para o sistema de transporte coletivo	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND	
49			Outros			Ação preparatória		ND	NA	NA
50	Franco da Rocha-SP	Complexo de Integração de Transportes Metropolitanos em Franco da Rocha	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA	NA	
51	Governador Valadares-MG	Implantação de corredores de transporte coletivo e terminal de integração	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND	
52	Guarujá-SP	EVTE para implantação do Corredor Av. Santos Dumont - Av. Dom Pedro	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA	NA	
53	Joinville-SC	Implantação de corredores de transporte público coletivo - Eixo Norte/Sul - Lado Leste	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND	
54	Joinville-SC	Implantação de corredores de transporte público coletivo - Eixo Norte/Sul - Lado Oeste	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND	
55	Juiz de Fora-MG	Implantação dos corredores Centro I, II e III, requalificação de passeios e implantação de calçadas	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND	
56			Corredor de Ônibus			Ação preparatória		ND	ND	ND
57			Corredor de Ônibus			Ação preparatória		ND	ND	ND

Fonte: Ministérios do Planejamento, Orçamento e Gestão e das Cidades. / NA: Não se aplica. / ND: Não disponibilizado. / NP: Não previsto. Atualizado em: 11 de março de 2015.

TABELA 3 – PAC 2 MOBILIDADE MÉDIAS CIDADES: DETALHAMENTO DOS INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE URBANA (2016) (CONTINUA)

Nº	Município-UF	Projeto	Classificação do Projeto	Investimento previsto 2011-2014 (R\$ mi)	Investimento após 2014 (R\$ mi)	Status	Início da operação	Extensão (km)	Demanda (pass./dia)
58	Juiz de Fora-MG	Implantação dos corredores Centro I, II e III, requalificação de passeios e implantação de calçadas	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA	NA
59			BRT			Ação preparatória		ND	ND
60	Jundiá-SP	Implantação de BRT nos vetores Oeste, Leste e Noroeste	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
61			BRT			Ação preparatória		ND	ND
62	Londrina-PR	Implantação de corredor BRT Leste/Oeste e Norte/Sul	BRT	ND	ND	Ação preparatória	NP	ND	ND
63			BRT			Ação preparatória		ND	ND
64	Londrina-PR	Trem urbano em Londrina e Maringá	Trem	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
65	Luziânia-GO	Projeto da extensão do BRT - Sul - trecho Brasília-Luziânia	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
66	Luziânia-GO	Projeto do BRT Entorno Sul - Luziânia a Divisa GO/DF (BR-040)	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
67	Macapá-AP	Reestruturação e Organização do Sistema de Transporte Urbano do Município	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	NA	NA	NA
68	Maringá-PR	Reestruturação do sistema de transporte coletivo	Outros	17,5	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
69	Mauá-SP	Corredores de ônibus	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
70	Mauá-SP	Corredores de ônibus - Projetos	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
71	Mauá-SP	Implantação de corredores de transporte público coletivo e de sistema tronco-alimentado	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
72	Mauá-SP	Obras de Articulação dos Corredores Barão de Mauá e Castelo Branco	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	NA	NA	NA
73	Mogi das Cruzes-SP	Corredor de Transporte Coletivo Leste/Oeste - trecho Região Oeste (Distrito Jundiapéba e Braz Cubas) e trecho Região Central	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
74			Corredor de Ônibus			Ação preparatória			
75	Mogi das Cruzes-SP	Passagem subterrânea Praça Sacadura Cabral	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	NA	NA	NA
76	Mogi Guaçu-SP	Implantação de corredores de ônibus e qualificação do sistema viário de Mogi Guaçu	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
77			Obra Viária			Ação preparatória		NA	NA
78	Montes Claros-MG	Requalificação da infraestrutura de transporte coletivo urbano	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA	NA
79	Mossoró-RN	Requalificação da Av. Rio Branco para implantação de faixas exclusivas	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA	NA
80	Niterói-RJ	Implantação do Corredor BRT TransOceânica - Charitas/Centro	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
81	Olinda-PE	Via Metropolitana Norte - IV Perimetral - Binário Cajueiro Seco (II Perimetral adiada)	Obra Viária	ND	ND	Em licitação de obra	ND	NA	NA
82	Olinda-PE	Implantação de corredor exclusivo de ônibus - Complementação da III Perimetral - Trecho Olinda e Recife	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
83	Osasco-SP	Corredor Visconde de Granada/S.C. Corinthians Paulista	Corredor de Ônibus	ND	150,0	Em obras	ND	ND	ND
84			Corredor de Ônibus			Em obras		ND	ND
85	Osasco-SP	Implantação do Corredor Metropolitano - Trecho 2: Jandira/Carapicuíba, Trecho 3: Carapicuíba/Osasco, Trecho 4: Osasco/Vila Yara	Corredor de Ônibus	ND	336,3	Em obras	ND	ND	ND
86			Corredor de Ônibus			Em obras		ND	ND

Fonte: Ministérios do Planejamento, Orçamento e Gestão e das Cidades. / NA: Não se aplica. / ND: Não disponibilizado. / NP: Não previsto. Atualizado em: 11 de março de 2015.

TABELA 3 – PAC 2 MOBILIDADE MÉDIAS CIDADES: DETALHAMENTO DOS INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE URBANA (2016) (CONTINUA)

Nº	Município-UF	Projeto	Classificação do Projeto	Investimento previsto 2011-2014 (R\$ mi)	Investimento após 2014 (R\$ mi)	Status	Início da operação	Extensão (km)	Demanda (pass./dia)
87	Osasco-SP	EVTE de VLT nas vias Marginais do Rodoanel entre Osasco e Carapicuíba	VLT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
88	Osasco-SP	Via Norte com interligação de corredor exclusivo de ônibus	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA	NA
89	Palmas-TO	BRT Palmas Norte e ITS (equipamentos)	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
90			ITS			Ação preparatória			
91	Palmas-TO	BRT Palmas Sul	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
92	Paulista-PE	Implantação de corredor exclusivo de ônibus - Complementação da III Perimetral - Trecho Paulista	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
93	Pelotas-RS	Implantação de corredores de ônibus e ciclovias e qualificação de espaços urbanos para pedestres	Corredor de Ônibus	ND	73,7	Em obras	ND	ND	ND
94			Ciclovias			Em obras		NA	NA
95			Obra Viária			Em obras		NA	NA
96	Petrolina-PE	Implantação de Sistema Integrado de Transporte a partir de um Veículo Leve sobre Trilhos	VLT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
97	Petrópolis-RJ	Implantação de faixas exclusivas, duplicação da R. General Rondon, implantação de binário nas ruas Cel. Veiga e O. Bilac, rotatória, melhorias no eixo Bingen/Centro, implantação de pontos de transferências, ciclovias e reforma do Terminal Centro	Faixa Exclusiva	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
98			Obra Viária			Ação preparatória		NA	NA
99	Piracicaba-SP	Implantação de corredores de transporte público coletivo e terminais	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
100			Outros			Ação preparatória		NA	NA
101	Praia Grande-SP	Corredor Via do Cidadão	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
102	Praia Grande-SP	Implantação de corredores de transporte público coletivo nas avenidas marginais à Rodovia Padre Manoel da Nóbrega	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
103	Praia Grande-SP	Projetos para implantação do BRT Metropolitano Litoral Sul e Terminais-Praia Grande/São Vicente	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
104			Outros			Ação preparatória		NA	NA
105	Porto Velho-RO	Implantação de corredores de transporte coletivo, abrigos, estações, terminais e rede cicloviária	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
106			Outros			Ação preparatória		NA	NA
107			Ciclovias			Ação preparatória		ND	ND
108	Ribeirão das Neves-MG	Implantação de corredores exclusivos e semi-exclusivos para ônibus	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
109	Ribeirão Pires-SP	Corredor Av. Francisco Monteiro - com transposição da Linha Férrea	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
110	Ribeirão Pires-SP	Corredores de ônibus - Projetos	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
111	Ribeirão Preto-SP	Implantação de corredores de transporte público coletivo nos eixos Norte/Sul e Leste/Oeste	Corredor de Ônibus	ND	ND	Em licitação de obra	ND	ND	ND
112			Corredor de Ônibus			Em licitação de obra			
113	Rio Branco-AC	Corredor Exclusivo de Ônibus Avenida Getúlio Vargas	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND

Fonte: Ministérios do Planejamento, Orçamento e Gestão e das Cidades. / NA: Não se aplica. / ND: Não disponibilizado. / NP: Não previsto. Atualizado em: 11 de março de 2015.

TABELA 3 – PAC 2 MOBILIDADE MÉDIAS CIDADES: DETALHAMENTO DOS INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE URBANA (2016) (CONTINUA)

Nº	Município-UF	Projeto	Classificação do Projeto	Investimento previsto 2011-2014 (R\$ mi)	Investimento após 2014 (R\$ mi)	Status	Início da operação	Extensão (km)	Demanda (pass./dia)
114	Rio Branco-AC	Corredor Exclusivo de Ônibus Avenida Marechal Deodoro	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
115	Rio Branco-AC	Corredor Exclusivo de Ônibus na Avenida Brasil	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
116	Rio Branco-AC	Corredor Exclusivo de Ônibus na Avenida Ceará	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
117	Rio Branco-AC	Faixa Exclusiva de Ônibus na Rua Guaporá	Faixa Exclusiva	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
118	Rio Branco-AC	Implantação de terminais de transporte coletivo hidroviário	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA	NA
119	Rio Branco-AC	Requalificação do Corredor de Transporte Coletivo com a implantação de binário e ponte sobre o Rio Acre	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA	NA
120	Rio Branco-AC	Modernização dos corredores de transporte coletivo nos eixos Sudoeste e Norte	Obra Viária	5,4	52,1	Em obras	ND	NA	NA
121	Rio Grande da Serra-SP	Corredores de ônibus - Projetos	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
122	Rio Grande da Serra-SP	Corredores de ônibus	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
123	Santa Maria-RS	Aquisição de equipamentos para modernização do transporte público coletivo e implantação de corredor de transporte público	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA	NA
124			Corredor de Ônibus			Ação preparatória		ND	ND
125	Santa Maria-RS	Implantação de VLP - Fase 1: Centro/Camobi/UFSM	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
126	Santo André-SP	Monotrilho Linha 18 São Bernardo do Campo/ São Paulo - fase 1 - RM São Paulo/SP	Monotrilho	ND	ND	Em licitação de obra	ND	ND	ND
127	Santo André-SP	Ampliação e melhoria do corredor de ônibus Guaraná	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
128	Santo André-SP	Corredores de ônibus	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
129	Santo André-SP	Corredores de ônibus - Projetos	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
130	Santos-SP	Implantação de linha de VLT Baixada Santista	VLT	ND	ND	Em obras	ND	ND	ND
131	Santos-SP	Corredor Metropolitano Santos/São Vicente	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
132	Santos-SP	EVTE para implantação da Ligação Cubatão-Santos	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA	NA
133	Santos-SP	Implantação de corredores de transporte público coletivo e teleférico	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
134			Teleférico			Ação preparatória		ND	ND
135	São José do Rio Preto-SP	Implantação de corredores de transporte exclusivos e preferenciais, miniterminais de bairros, novo terminal e bicicletário, ciclofaixa e obras de arte especiais	Corredor de Ônibus	ND	ND	Em obras	ND	ND	ND
136			Outros			Em obras		NA	NA
137	São José do Rio Preto-SP	Implantação de corredores de transporte exclusivos e preferenciais, miniterminais de bairros, novo terminal e bicicletário, ciclofaixa e obras de arte especiais	Ciclovía	ND	ND	Em obras	ND	ND	ND
138			Obra Viária			Em obras		NA	NA
139	São José dos Campos-SP	Implantação de BRT - Subtrecho Andrômeda, Astronautas, Centro I e II, Estrada Velha, Friggi e Santana	BRT	ND	ND	Em obras	ND	ND	ND
140	São José dos Pinhais-PR	BRT Marechal Floriano - (Gov. Estadual)	BRT	30,5	ND	Em obras	ND	ND	ND

Fonte: Ministérios do Planejamento, Orçamento e Gestão e das Cidades. / NA: Não se aplica. / ND: Não disponibilizado. / NP: Não previsto. Atualizado em: 11 de março de 2015.

TABELA 3 – PAC 2 MOBILIDADE MÉDIAS CIDADES: DETALHAMENTO DOS INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE URBANA (2016) (CONCLUSÃO)

Nº	Município-UF	Projeto	Classificação do Projeto	Investimento previsto 2011-2014 (R\$ mi)	Investimento após 2014 (R\$ mi)	Status	Início da operação	Extensão (km)	Demanda (pass./dia)
141	São José dos Pinhais-PR	Sistema Integrado de Monitoramento - (Gov. Estadual)	ITS	20,0	ND	Em obras	ND	NA	NA
142	São José dos Pinhais-PR	Via Aeroporto / Rodoferroviária - (Gov. Estadual)	Obra Viária	65,2	ND	Em obras	ND	NA	NA
143	São Vicente-SP	Corredor Metropolitano São Vicente - Projeto	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
144	Serra-ES	Construção de 2 Passagens Inferiores para o corredor exclusivo (Obra de Arte Especiais)	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA	NA
145	Serra-ES	Corredor exclusivo de ônibus para ligação dos Terminais Laranjeiras e Jacaraípe	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
146	Serra-ES	Implantação do Terminal Serra Norte e Eixo Viário Trecho 2: Serra Dourada/BR 101	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA	NA
147	Sorocaba-SP	Implantação de BRT nos eixos Norte/Sul e Leste/Oeste	BRT	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
148			BRT			Ação preparatória			
149	Uberaba-MG	Implantação do BRT Sudeste	BRT	ND	18,5	Em execução	ND	ND	ND
150	Uberaba-MG	Implantação do BRT Sudoeste	BRT	ND	22,8	Em execução	ND	ND	ND
151	Uberlândia-MG	Implantação dos Corredores Estruturais Leste, Norte, Oeste, Sudeste e Sul e Terminais	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
152			Corredor de Ônibus			Ação preparatória		ND	ND
153			Corredor de Ônibus			Ação preparatória		ND	ND
154			Corredor de Ônibus			Ação preparatória		ND	ND
155			Corredor de Ônibus			Ação preparatória		ND	ND
156			Outros			Ação preparatória		NA	NA
157	Vila Velha-ES	Binário do Centro	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA	NA
158	Vila Velha-ES	Binário urbano - Sistema Rodovia do Sol	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA	NA
159	Vila Velha-ES	Implantação do Corredor Perimetral: Trecho 2: Rio da Costa e Trecho 3: Perimetral Canal Garanhuns	Obra Viária	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA	NA
160	Vitória-ES	Sistemas de transporte público nos morros - Plano Inclinado, Elevador, Teleférico, Passarela e Escada Rolante	Outros	ND	ND	Ação preparatória	ND	NA	NA
161	Vitória da Conquista-BA	Reestruturação dos corredores de transporte público coletivo	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
162	Volta Redonda-RJ	Implantação de corredor de transporte urbano - Arco de Centralidades	Corredor de Ônibus	ND	ND	Ação preparatória	ND	ND	ND
TOTAL				138,6	3.582,2	-	-	0,00	0,00

Fonte: Ministérios do Planejamento, Orçamento e Gestão e das Cidades. / NA: Não se aplica. / ND: Não disponibilizado. / NP: Não previsto. Atualizado em: 11 de março de 2015.

TABELA 4 – PROGRAMAS DE FINANCIAMENTO DO GOVERNO FEDERAL: QUANTIDADE DE PROJETOS DE MOBILIDADE URBANA (2013, 2014 E 2015)

	Copa do Mundo 2014			PAC 2 - Mobilidade Grandes Cidades			PAC 2 - Mobilidade Médias Cidades			Total de Projetos (Unid.)			Total de Projetos (%)		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Sistema BRT	18	11	11	8	10	40	16	12	20	43	33	71	22,4	15,8	14,6
Corredor de Ônibus	2	5	5	12	33	91	49	37	68	63	75	164	32,8	35,9	33,8
Faixa Exclusiva	0	0	0	0	0	19	0	0	2	0	0	21	0,0	0,0	4,3
Ciclovia	0	0	0	0	0	1	0	0	5	0	0	6	0,0	0,0	1,2
Trem	0	0	0	1	1	5	0	0	1	3	1	6	1,6	0,5	1,2
Metrô	0	0	0	7	8	18	0	0	1	10	8	19	5,2	3,8	3,9
Monotrilho	0	0	0	1	1	4	0	0	1	1	1	5	0,5	0,5	1,0
VLT	2	2	2	5	5	19	3	2	3	10	9	24	5,2	4,3	4,9
Aeromóvel	0	0	0	2	3	1	2	2	3	4	5	4	2,1	2,4	0,8
Teleférico	0	0	0	0	0	0	0	3	2	0	3	2	0,0	1,4	0,4
ITS	3	3	3	1	1	6	3	3	5	7	7	14	3,6	3,3	2,9
Obra Viária	1	20	19	2	1	37	7	17	24	10	38	80	5,2	18,2	16,5
Outros	4	6	6	2	2	36	35	21	27	41	29	69	21,4	13,9	14,2
Projeto excluído do cronograma*	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	20	0,0	0,0	4,1
Total	30	47	46	41	65	277	115	97	162	192	209	485	100,0	100,0	100,0

Fonte: Ministérios do Esporte, das Cidades e do Planejamento, Orçamento e Gestão. Atualizado em: 11 de março de 2015.

* Os projetos excluídos do cronograma não são considerados na totalização.

TABELA 5 – PROGRAMAS DE FINANCIAMENTO DO GOVERNO FEDERAL: PROJETOS DE PRIORIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS (2016) (CONTINUA)

Nº	Cidade-UF	Sistemas BRT			Corredores de Ônibus			Faixas Exclusivas		
		Em operação	Em obras	Outros	Em operação	Em obras	Outros	Em operação	Em obras	Outros
1	Anápolis-GO	0	0	0	0	0	1	0	0	0
2	Aparecida de Goiânia-GO	0	0	1	0	0	1	0	0	0
3	Aracaju-SE	0	0	0	0	0	2	0	0	0
4	Bauru-SP	0	0	0	0	0	1	0	0	0
5	Belém-PA	0	2	2	0	3	0	0	0	0
6	Belo Horizonte-MG	2	1	0	1	0	4	0	0	0
7	Blumenau-SC	0	0	0	0	0	1	0	0	0
8	Boa Vista-RR	0	0	0	0	0	1	0	0	0
9	Brasília-DF	1	0	4	0	0	0	0	0	0
10	Campinas-SP	0	0	2	0	0	0	0	0	0
11	Campo Grande-MS	0	0	0	0	0	8	0	0	0
12	Caruaru-PE	0	0	1	0	0	0	0	0	0
13	Caxias do Sul-RS	0	0	0	0	1	0	0	0	0
14	Contagem-MG	0	0	0	0	0	1	0	0	0
15	Cuiabá-MT	0	1	0	0	0	0	0	0	0
16	Curitiba-PR	1	1	5	0	2	1	0	0	0
17	Diadema-SP	0	0	0	0	0	2	0	0	0
18	Feira de Santana-BA	0	0	1	0	0	0	0	0	0
19	Florianópolis-SC	0	0	0	0	0	5	0	0	0
20	Foz do Iguaçu-PR	0	0	0	0	0	1	0	0	0
21	Fortaleza-CE	0	3	4	0	0	2	0	0	0
22	Goiânia-GO	0	0	2	0	0	9	0	0	0
23	Governador Valadares-MG	0	0	0	0	0	1	0	0	0
24	Guarulhos-SP	0	0	0	0	0	5	0	0	0
25	João Pessoa-PB	0	0	1	0	0	7	0	0	4
26	Joinville-SC	0	0	0	0	0	2	0	0	0
27	Juiz de Fora-MG	0	0	0	0	0	3	0	0	0
28	Jundiá-SP	0	0	3	0	0	0	0	0	0
29	Londrina-PR	0	0	2	0	0	0	0	0	0

Fonte: Ministérios do Esporte, das Cidades e do Planejamento, Orçamento e Gestão. Atualizado em: 11 de março de 2015.

TABELA 5 – PROGRAMAS DE FINANCIAMENTO DO GOVERNO FEDERAL: PROJETOS DE PRIORIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS (2016) (CONTINUA)

Nº	Cidade-UF	Sistemas BRT			Corredores de Ônibus			Faixas Exclusivas		
		Em operação	Em obras	Outros	Em operação	Em obras	Outros	Em operação	Em obras	Outros
30	Luziânia-GO	0	0	2	0	0	0	0	0	0
31	Maceió-AL	0	0	2	0	0	2	0	0	0
32	Manaus-AM	0	0	1	0	11	2	0	0	0
33	Mauá-SP	0	0	0	0	0	3	0	0	0
34	Mogi das Cruzes-SP	0	0	0	0	0	2	0	0	0
35	Mogi Guaçu-SP	0	0	0	0	0	1	0	0	0
36	Natal-RN	0	0	1	0	1	9	0	0	4
37	Niterói-RJ	0	0	1	0	0	0	0	0	0
38	Nova Iguaçu-RJ	0	0	0	0	0	2	0	0	0
39	Olinda-PE	0	0	0	0	0	1	0	0	0
40	Osasco-SP	0	0	0	0	4	0	0	0	0
41	Palmas-TO	0	0	2	0	0	0	0	0	0
42	Paulista-PE	0	0	0	0	0	1	0	0	0
43	Pelotas-RS	0	0	0	0	1	0	0	0	0
44	Petrópolis-RJ	0	0	0	0	0	0	0	0	1
45	Piracicaba-SP	0	0	0	0	0	1	0	0	0
46	Praia Grande-SP	0	0	1	0	0	2	0	0	0
47	Porto Alegre-RS	0	3	0	0	4	0	0	0	0
48	Porto Velho-RO	0	0	0	0	0	1	0	0	0
49	Recife-PE	0	2	1	0	1	3	0	0	5
50	Ribeirão das Neves-MG	0	0	0	0	0	1	0	0	0
51	Ribeirão Pires-SP	0	0	0	0	0	2	0	0	0
52	Ribeirão Preto-SP	0	0	0	0	0	2	0	0	0
53	Rio Branco-AC	0	0	0	0	0	4	0	0	1
54	Rio de Janeiro-RJ	1	0	3	0	0	0	0	0	0
55	Rio Grande da Serra-SP	0	0	0	0	0	2	0	0	0
56	Salvador-BA	0	0	2	0	0	0	0	0	0
57	Santa Maria-RS	0	0	0	0	0	2	0	0	0
58	Santo André-SP	0	0	0	0	0	3	0	0	0

Fonte: Ministérios do Esporte, das Cidades e do Planejamento, Orçamento e Gestão. Atualizado em: 11 de março de 2015.

TABELA 5 – PROGRAMAS DE FINANCIAMENTO DO GOVERNO FEDERAL: PROJETOS DE PRIORIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS (2016) (CONCLUSÃO)

Nº	Cidade-UF	Sistemas BRT			Corredores de Ônibus			Faixas Exclusivas		
		Em operação	Em obras	Outros	Em operação	Em obras	Outros	Em operação	Em obras	Outros
59	Santos-SP	0	0	0	0	0	2	0	0	0
60	São Bernardo do Campo-SP	0	0	0	0	1	3	0	0	0
61	São Gonçalo-RJ	0	0	0	0	0	1	0	0	0
62	São José do Rio Preto-SP	0	0	0	0	1	0	0	0	0
63	São José dos Campos-SP	0	1	0	0	0	0	0	0	0
64	São José dos Pinhais-PR	0	1	0	0	0	0	0	0	0
65	São Luís-MA	0	0	3	0	0	0	0	0	6
66	São Paulo-SP	0	0	0	0	1	4	0	0	0
67	São Vicente-SP	0	0	0	0	0	1	0	0	0
68	Serra-ES	0	0	0	0	0	1	0	0	0
69	Sorocaba-SP	0	0	2	0	0	0	0	0	0
70	Teresina-PI	0	0	0	0	1	8	0	0	0
71	Uberaba-MG	0	0	2	0	0	0	0	0	0
72	Uberlândia-MG	0	0	0	0	0	5	0	0	0
73	Vitória da Conquista-BA	0	0	0	0	0	1	0	0	0
74	Volta Redonda-RJ	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Total		5	15	51	1	32	131	0	0	21

Fonte: Ministérios do Esporte, das Cidades e do Planejamento, Orçamento e Gestão. Atualizado em: 11 de março de 2015.

02

PRIORIZAÇÃO
DO TRANSPORTE
PÚBLICO POR
ÔNIBUS: SITUAÇÃO
NACIONAL

CENÁRIO GERAL

Nos dois capítulos anteriores é possível identificar claramente que a população brasileira está presenciando um momento histórico para a mobilidade urbana. Nos últimos anos, as metrópoles, os grandes centros urbanos, e até mesmo as cidades de médio porte, têm recebido recursos para a implantação de infraestrutura de transporte através dos programas de financiamento criados pelo Governo Federal e também por meio de iniciativas locais dos municípios. Dois fatores têm se apresentado como decisivos para a construção gradual deste legado para a mobilidade urbana: a garantia da perenidade da disponibilização de recursos por parte do Governo Federal, o que se tem efetivado desde 2007; e o comprometimento dos municípios com a elaboração de bons projetos.

A NTU é uma entidade que defende a efetivação dos projetos apresentados. Indiscutivelmente, essa efetivação contribuirá para a melhora da qualidade de vida nos centros urbanos e ganhos de produtividade para o Brasil, o que torná-lo-á mais competitivo. A entidade entende que o cenário atual da mobilidade urbana no Brasil é uma oportunidade que foi esperada pelo setor durante mais de 30

anos de ausência de investimentos em transporte público. Dessa forma, a NTU dedica-se à produção de material técnico, divulgação de boas práticas, coleta de informações e registro dos dados de todos os projetos existentes no Brasil. O resultado é um acervo bibliográfico amplamente utilizado e um banco de dados que permite o monitoramento diário da evolução dos projetos.

A partir desse trabalho, constata-se a existência de 419 projetos de Sistemas BRT, Corredores e Faixas Exclusivas no Brasil. Há o potencial de implantar 3.271,6 km de priorização do transporte público por ônibus, conforme a Figura 9. Outro fator que chama a atenção é a abrangência. As iniciativas contemplam 79 cidades localizadas em 26 estados, que, juntas, reúnem aproximadamente 72 milhões de pessoas, ou seja, 35,2% da população brasileira. Atualmente, 132 projetos (31,6%) estão em operação e outros 58 (13,8%) já iniciaram as obras. Os demais empreendimentos estão na etapa de projetos. São 229 iniciativas de priorização, que representam 54,6% do total. As seções seguintes apresentam e descrevem os projetos por tipo de intervenção (Sistemas BRT, Corredores e Faixas exclusivas).

SISTEMAS BRT, CORREDORES E FAIXAS EXCLUSIVAS

1

AMAZONAS

	Cidades Projetos km		
BRT	1	1	ND
Corredor	1	13	11,30
Faixa exclusiva	-	-	-
Total	1	14	11,30

2

PARÁ

	Cidades Projetos km		
BRT	1	4	19,90
Corredor	1	3	20,90
Faixa exclusiva	-	-	-
Total	1	7	40,80

3

RORAIMA

	Cidades Projetos km		
BRT	-	-	-
Corredor	1	1	ND
Faixa exclusiva	-	-	-
Total	1	1	ND

4

ACRE

	Cidades Projetos km		
BRT	-	-	-
Corredor	1	4	ND
Faixa exclusiva	1	1	ND
Total	1	5	ND

5

RONDÔNIA

	Cidades Projetos km		
BRT	-	-	-
Corredor	1	1	ND
Faixa exclusiva	-	-	-
Total	1	1	ND

6

TOCANTINS

	Cidades Projetos km		
BRT	1	2	14,48
Corredor	-	-	-
Faixa exclusiva	-	-	-
Total	1	2	14,48

7

MATO GROSSO

	Cidades Projetos km		
BRT	1	1	10,00
Corredor	-	-	-
Faixa exclusiva	1	2	ND
Total	1	3	10,00

8

DISTRITO FEDERAL

	Cidades Projetos km		
BRT	1	5	73,70
Corredor	-	-	-
Faixa exclusiva	1	5	54,90
Total	1	10	128,60

9

GOIÁS

	Cidades Projetos km		
BRT	3	6	32,30
Corredor	3	11	46,80
Faixa exclusiva	1	2	13,00
Total	4	19	92,10

10

MATO GROSSO DO SUL

	Cidades Projetos km		
BRT	-	-	-
Corredor	1	12	65,90
Faixa exclusiva	-	-	-
Total	1	12	65,90

11

PARANÁ

	Cidades Projetos km		
BRT	3	16	110,50
Corredor	2	4	14,70
Faixa exclusiva	2	9	91,50
Total	4	29	216,70

12

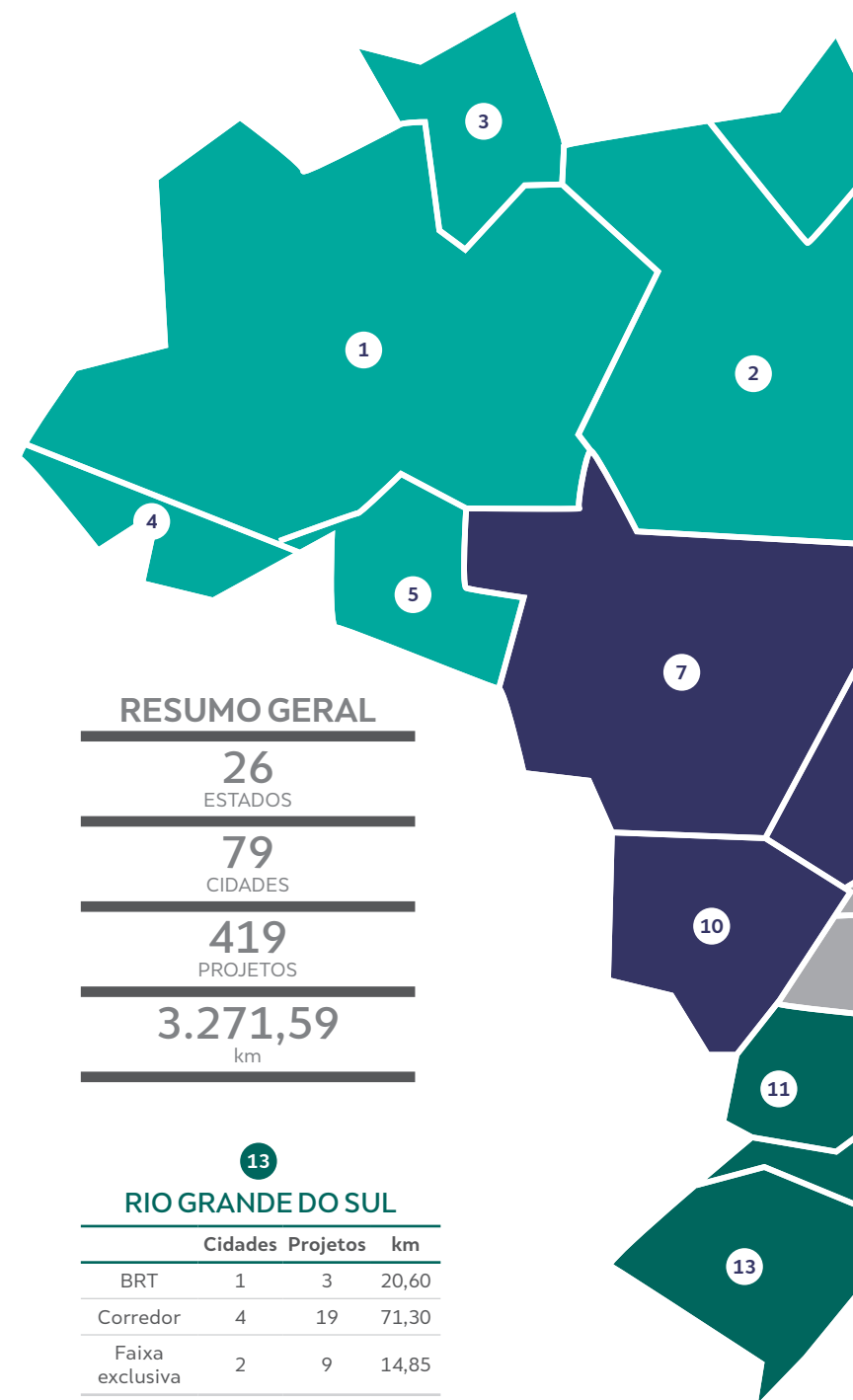
SANTA CATARINA

	Cidades Projetos Km		
BRT	-	-	-
Corredor	4	10	27,70
Faixa exclusiva	2	13	19,70
Total	4	23	47,40

13

RIO GRANDE DO SUL

	Cidades Projetos km		
BRT	1	3	20,60
Corredor	4	19	71,30
Faixa exclusiva	2	9	14,85
Total	4	31	106,75



RESUMO GERAL

26
ESTADOS

79
CIDADES

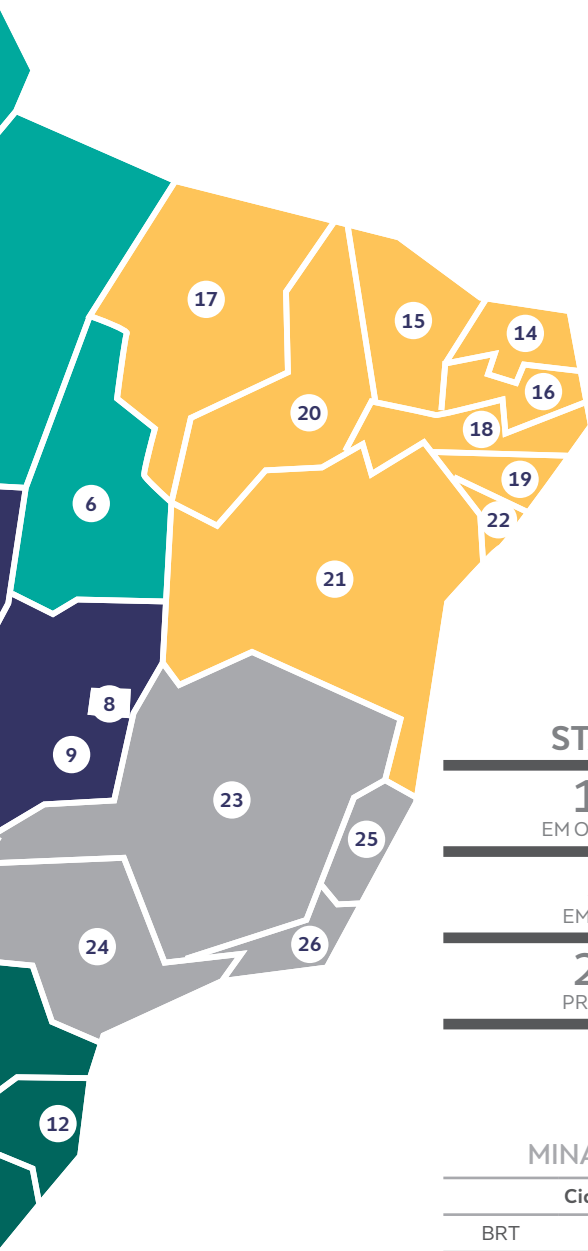
419
PROJETOS

3.271,59
km

FIGURA 9 – PROJETOS DE PRIORIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS: SITUAÇÃO NACIONAL

Fonte: Ministérios do Esporte, das Cidades e do Planejamento, Orçamento e Gestão. / NTU / Embarq - Global BRT Data / Levantamento da mídia. / Atualizado em 31/07/2015.

ND: Não disponibilizado.



STATUS

132
EM OPERAÇÃO

55
EM OBRAS

232
PROJETOS

23

MINAS GERAIS

	Cidades	Projetos	km
BRT	3	8	63,70
Corredor	6	16	81,90
Faixa exclusiva	2	7	146,80
Total	7	31	292,40

14

RIO GRANDE DO NORTE

	Cidades	Projetos	km
BRT	1	1	52,00
Corredor	1	10	47,33
Faixa exclusiva	1	5	3,50
Total	1	16	102,83

17

MARANHÃO

	Cidades	Projetos	km
BRT	1	3	12,37
Corredor	-	-	-
Faixa exclusiva	1	7	4,40
Total	1	10	16,77

20

PIAUI

	Cidades	Projetos	km
BRT	-	-	-
Corredor	1	9	36,50
Faixa exclusiva	-	-	-
Total	1	9	36,50

24

SÃO PAULO

	Cidades	Projetos	km
BRT	6	12	168,20
Corredor	20	52	246,40
Faixa exclusiva	8	15	572,25
Total	23	79	986,85

15

CEARÁ

	Cidades	Projetos	km
BRT	1	8	26,20
Corredor	1	2	ND
Faixa exclusiva	1	8	56,50
Total	1	18	82,70

18

PERNAMBUCO

	Cidades	Projetos	km
BRT	2	4	39,10
Corredor	3	8	99,00
Faixa exclusiva	3	19	66,35
Total	5	31	204,45

21

BAHIA

	Cidades	Projetos	km
BRT	2	4	49,30
Corredor	1	1	ND
Faixa exclusiva	2	4	19,60
Total	3	9	68,90

25

ESPÍRITO SANTO

	Cidades	Projetos	km
BRT	-	-	-
Corredor	2	2	ND
Faixa exclusiva	-	-	-
Total	2	2	ND

16

PARAÍBA

	Cidades	Projetos	km
BRT	1	1	ND
Corredor	1	7	50,26
Faixa exclusiva	1	5	2,80
Total	1	13	53,06

19

ALAGOAS

	Cidades	Projetos	km
BRT	1	2	ND
Corredor	1	2	ND
Faixa exclusiva	1	2	30,00
Total	1	6	30,00

22

SERGIPE

	Cidades	Projetos	km
BRT	1	1	45,00
Corredor	1	2	ND
Faixa exclusiva	-	-	-
Total	1	3	45,00

26

RIO DE JANEIRO

	Cidades	Projetos	km
BRT	2	12	412,70
Corredor	4	6	149,00
Faixa exclusiva	4	17	56,40
Total	7	35	618,10

SISTEMAS BRT

Os Sistemas BRT são imprescindíveis para a melhoria das condições de deslocamentos nas cidades. É a alternativa mais indicada do ponto de vista do tempo para execução do projeto e término das obras, do custo de implantação e da capacidade de transporte de passageiros. A qualidade dessa tecnologia de transporte também é merecedora de destaque. É prevista uma série de atributos que aumentam a produtividade do sistema de transporte como um todo. Sobre os Sistemas BRT, os principais atributos são:

- » Planejamento dos serviços: entendimento do Sistema BRT como indutor da ocupação urbana e desenvolvimento das cidades. Implantação de sistemas integrados de acordo com o conceito de tronco-alimentação, integrados física e temporalmente. Implantação sob a concepção de uma rede de transporte que considere os demais modos de transporte existentes.
- » Infraestrutura construída: nível de segregação das vias, tipo de pavimento utilizado, tipologia dos terminais e das estações.
- » Frota: utilização de ônibus modernos e acessíveis. São veículos articulados e biarticulados, com alta capacidade de transporte de passageiros, ar condicionado, tecnologia de motorização veicular menos poluente, entre outros benefícios que proporcionam conforto aos usuários.
- » Moderna estrutura tarifária: utilização de planos tarifários integrados física e temporalmente aos sistemas complementares, baseados na arrecadação tarifária, porém complementados por recursos adicionais em alguns casos, para elevação do nível de serviço.

- » Sistemas de informação aos usuários: adoção de sistemas ITS para disponibilização de informação com um alto índice de confiabilidade e de qualidade.
- » Centro de Controle Operacional - CCO: implantação de centros de controle para gerenciamento das informações geradas pelos sistemas, planejamento, controle e fiscalização da operação em tempo real.
- » Identidade e marketing: adoção de uma logomarca para reforçar entre os usuários cativos, e potenciais clientes do sistema, a imagem da oferta de um serviço de alta qualidade. Esse trabalho de marketing e publicidade é pertinente para evidenciar toda a tecnologia empregada nas estações, terminais e na frota de veículos.

O conceito, as características e maiores vantagens obtidas pelos Sistemas BRT estão evidenciadas no *box* ao lado.

A representatividade desse tipo de priorização do transporte público no cenário geral de projetos no Brasil é considerável. O acompanhamento revela que existem 94 projetos (22,4% do total existente atualmente), localizados em 33 cidades de 19 estados, conforme pode ser verificado na Figura 10. Considerando a extensão dos sistemas que já estão em operação, aqueles que se encontram na etapa de obras e os demais previstos e planejados, são 1.150,1 km de vias totalmente segregadas e destinadas exclusivamente para o deslocamento dos ônibus.

SISTEMA BRT

Arquivo/NTU



Arquivo/NTU



Conceito:

- Intervenções físicas e operacionais para que altas demandas sejam atendidas. Recomendável para o atendimento de demandas entre 10 mil e 48,6 mil passageiros por hora e sentido. Opera na superfície viária em faixa dedicada.

Principais características:

- Priorização do transporte público no sistema viário durante toda a operação.
- Segregação física de uma ou duas faixas do sistema viário junto ao canteiro central para tráfego exclusivo do transporte público.
- Utilização de ônibus modernos, acessíveis e de alta capacidade.
- Estações e terminais fechados e acessíveis.
- Estações alocadas, em média, a cada 700 ou 1000 metros.
- Embarque e desembarque em nível.
- Pagamento antecipado das tarifas.
- Bilhetagem eletrônica.
- Elemento estruturante de uma rede multimodal e integrada.
- Sistema para disponibilização de informações aos usuários.
- Centros de Controle Operacional - CCO para gerenciamento da operação em tempo real.
- Plano de marketing e identidade independente dos serviços convencionais.
- Capacidade: 48.600 pass/h (NTU, 2009).

Vantagens:

- Priorização total do transporte público por ônibus.
- Aumento da velocidade operacional.
- Redução dos tempos de viagens.
- Maior qualidade e conforto nas viagens.
- Diminuição da emissão de poluentes.
- Estações de embarque e desembarque com maior segurança e proteção contra intempéries.
- Elemento indutor do uso e ocupação do solo e do desenvolvimento urbano.
- Intervenção integrada com o adensamento urbano.
- Qualificação do espaço público.
- Acesso facilitado às estações (curtas distâncias).

SISTEMAS BRT

1

AMAZONAS

Cidades	Projetos	km
Manaus	1	ND
Total	1	ND

2

PARÁ

Cidades	Projetos	km
Belém	4	19,9
Total	4	19,9

4

MATO GROSSO

Cidades	Projetos	km
Cuiabá	1	10,0
Total	1	10,0

7

PARANÁ

Cidades	Projetos	km
Curitiba	13	86,5
Londrina	2	24,0
São José dos Pinhais	1	ND
Total	16	110,5

3

TOCANTINS

Cidades	Projetos	km
Palmas	2	14,48
Total	2	14,48

5

DISTRITO FEDERAL

Cidades	Projetos	km
Brasília	5	73,7
Total	5	73,7

8

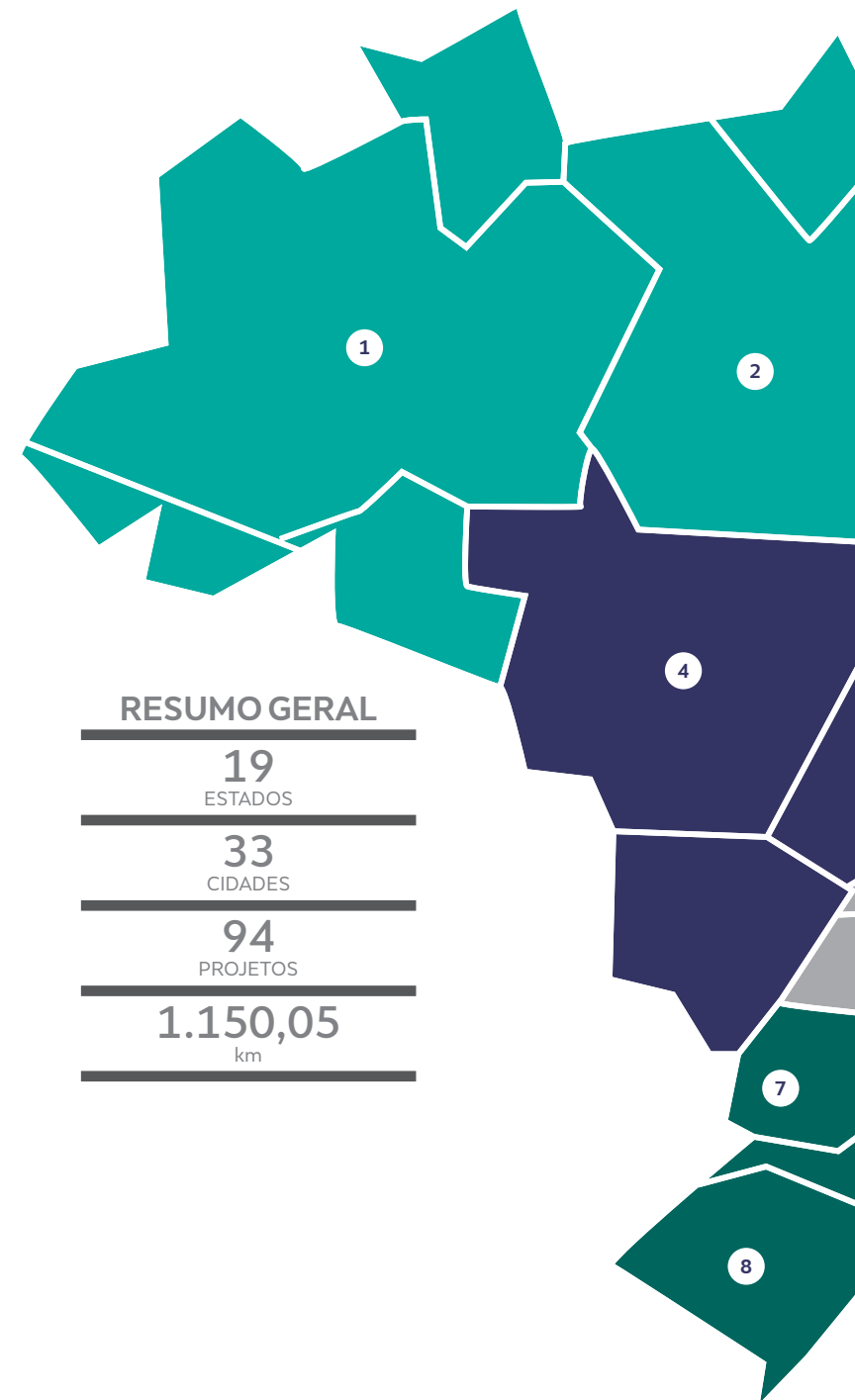
RIO GRANDE DO SUL

Cidades	Projetos	km
Porto Alegre	3	20,6
Total	3	20,6

6

GOIÁS

Cidades	Projetos	km
Goiânia	3	10,5
Aparecida de Goiânia	1	21,8
Luziânia	2	ND
Total	6	32,3



RESUMO GERAL

19
ESTADOS

33
CIDADES

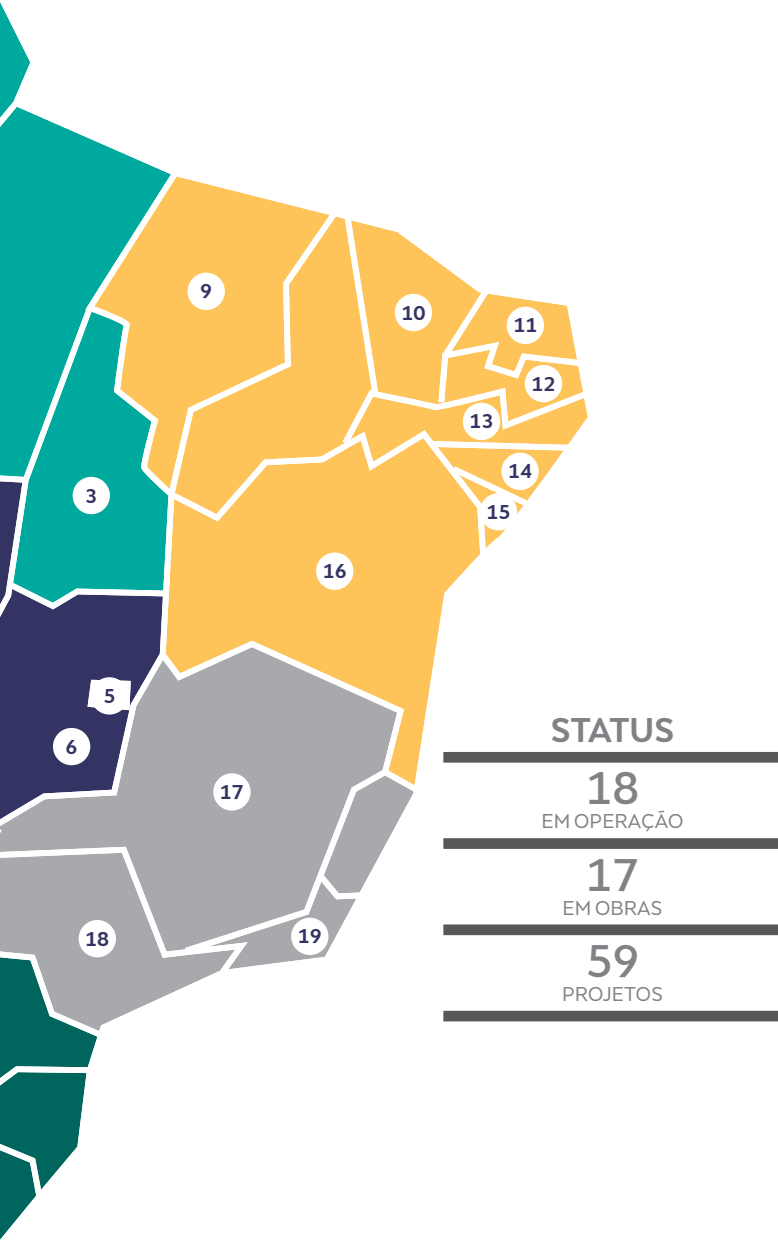
94
PROJETOS

1.150,05
km

FIGURA 10 – SISTEMAS BRT: SITUAÇÃO NACIONAL

Fonte: Ministérios do Esporte, das Cidades e do Planejamento, Orçamento e Gestão. /NTU /Embarq- Global BRT Data /Levantamento da mídia. / Atualizado em 31/07/2015.

ND: Não disponibilizado.



11
RIO GRANDE DO NORTE

Cidades	Projetos	km
Natal	1	52,0
Total	1	52,0

14
ALAGOAS

Cidades	Projetos	km
Maceió	2	ND
Total	2	ND

17
MINAS GERAIS

Cidades	Projetos	km
Uberaba	3	26,70
Belo Horizonte	3	23,5
Uberlândia	2	13,5
Total	8	63,7

9
MARANHÃO

Cidades	Projetos	km
São Luís	3	12,4
Total	3	12,4

12
PARAÍBA

Cidades	Projetos	km
João Pessoa	1	ND
Total	1	ND

15
SERGIPE

Cidades	Projetos	km
Aracaju	1	45,0
Total	1	45,0

18
SÃO PAULO

Cidades	Projetos	km
São Paulo	3	43,0
Campinas	2	39,2
Jundiaí	3	ND
São José dos Campos	1	51,0
Sorocaba	2	35,0
Praia Grande	1	ND
Total	12	168,2

10
CEARÁ

Cidades	Projetos	km
Fortaleza	8	26,2
Total	8	26,2

13
PERNAMBUCO

Cidades	Projetos	km
Recife	3	39,1
Caruaru	1	ND
Total	4	39,1

16
BAHIA

Cidades	Projetos	km
Salvador	2	40,0
Feira de Santana	2	9,3
Total	4	49,3

19
RIO DE JANEIRO

Cidades	Projetos	km
Rio de Janeiro	11	403,4
Niterói	1	9,3
Total	12	412,7

A opção de inúmeras cidades pela implantação de Sistemas BRT justifica-se pelo sucesso e desempenho operacional obtido por esse modo nas cidades onde ele se encontra com a operação consolidada. Após a implantação e início da operação dos primeiros Sistemas BRT do país, na cidade de Curitiba-PR, ainda na década de 1970, esse modo de transporte já foi adotado e está em funcionamento em outras 9 cidades de 7 estados brasileiros. Excetuando-se Goiânia-GO, onde foi implantado o BRT Avenida Anhanguera, mais de 30 anos transcorreram sem que nenhuma outra cidade adotasse o Sistema BRT como modo de transporte de massa de passageiros. Uma das causas prováveis é a inexistência de programas estruturados de disponibilização de recursos e financiamento de projetos. A Figura 11 é uma ilustração da linha do tempo de implantação de Sistemas BRT no Brasil. Como pode ser observado, após o ano de 2006, com o início da operação na cidade de Uberlândia-MG, houve a implantação desse modo em outras 6 cidades. Esse fato demonstra o mérito dos programas de financiamento implementados pelo Governo Federal a partir da criação do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

Com as sistemáticas de contratações de projetos definidas especificamente para as grandes cidades, para as cidades-sede da Copa do Mundo e para as cidades médias, houve um aumento da quantidade de novos empreendimentos de mobilidade urbana em operação pelo país. Como constatado no capítulo 1, os programas, as regras e os critérios para acesso aos recursos foram estabelecidos pelos seguintes órgãos gerenciadores: Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, Ministério do Esporte e Ministério das Cidades.

A Figura 12 revela que os 18 Sistemas BRT em operação compreendem 317,9 km de vias com tráfego exclusivo para o transporte público por ônibus. Essa extensão representa 27,6% da totalidade prevista para esse modo de transporte. Com a implantação dos BRT Transoeste e Transcarioca, a cidade do Rio de Janeiro-RJ tornou-se aquela que possui maior quilometragem em operação (90 km). Outro destaque é a cidade de Curitiba-PR, pois possui 84,8km de vias segregadas divididas em 7 eixos, que compõem a Rede de Transporte Integrada (RIT).

SISTEMAS BRT: EVOLUÇÃO



FIGURA 11 – SISTEMAS BRT: LINHA DO TEMPO DA IMPLANTAÇÃO NO BRASIL

SISTEMAS BRT EM OPERAÇÃO

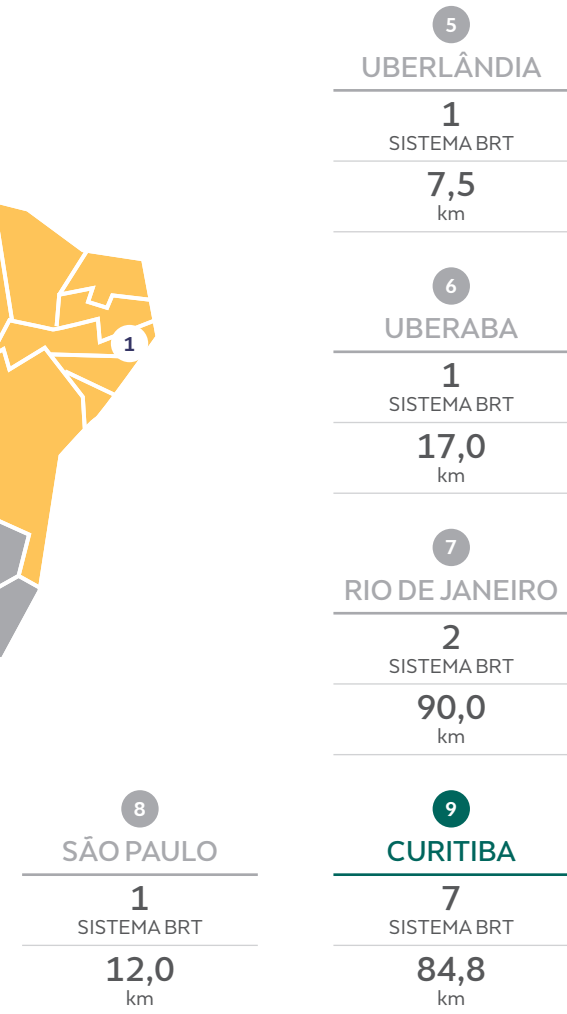
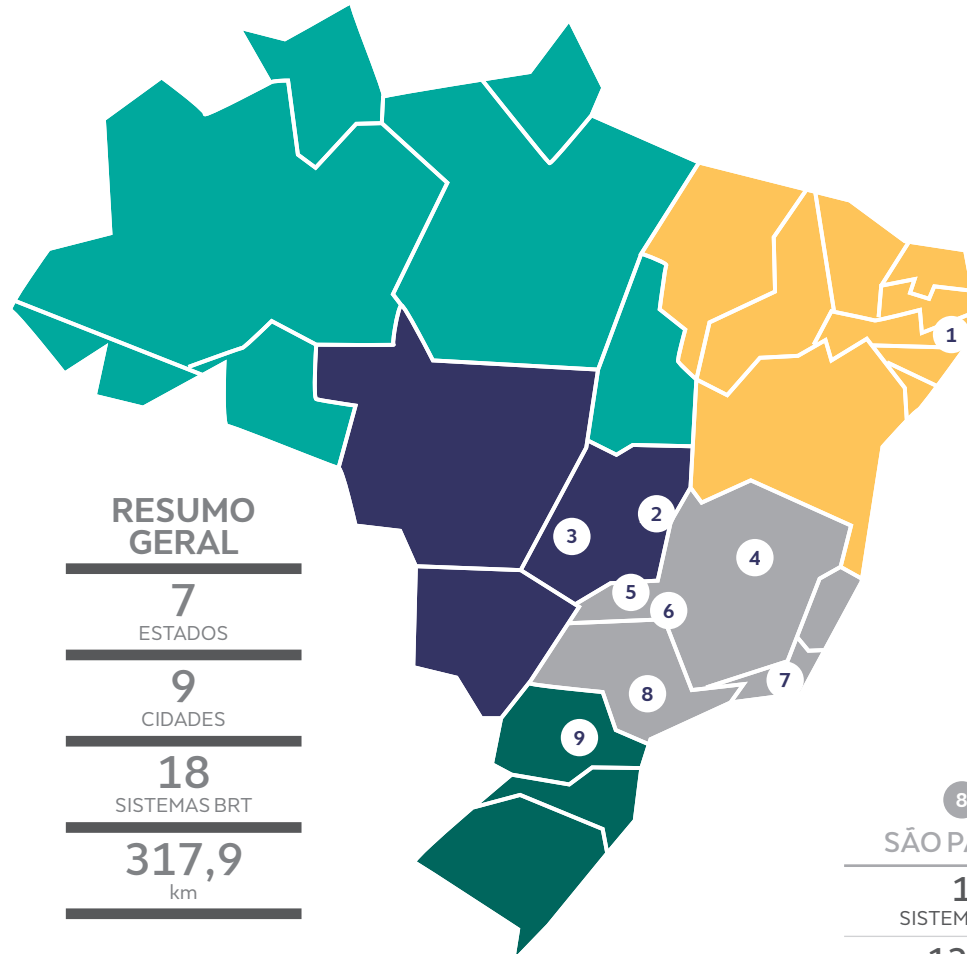


FIGURA 12 – BRASIL: SISTEMAS BRT EM OPERAÇÃO

Fonte: Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos-NTU/Ministério das Cidades/Ministério do Esporte/Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão/Embarq-Global BRT Data/Levantamento na mídia. Atualizado em 31/07/2015.

Na Tabela 6 estão apresentados os Sistemas BRT em operação com as respectivas extensões e a data de início da operação. Estão destacados os BRTs que iniciaram o atendimento à população em 2014 e 2015.

TABELA 6 – BRASIL: SISTEMAS BRT EM OPERAÇÃO

Nº	Cidade	UF	Sistema	Extensão (Km)	Início da operação
1	Belo Horizonte	MG	BRT MOVE Antônio Carlos/Pedro I	16,0	Maio/2014
2	Belo Horizonte	MG	BRT MOVE Cristiano Machado	6,0	Março/2014
3	Brasília	DF	Sistema de Transporte de Passageiros Eixo Sul - BRT Eixo Sul	35,0	Maio/2014
4	Curitiba	PR	BRT Marechal Floriano - (Gov. Municipal)	3,4	ND
5	Curitiba	PR	BRT Boqueirão	18,0	1991
6	Curitiba	PR	BRT Leste	13,2	1991
7	Curitiba	PR	BRT Linha Verde	13,6	2009
8	Curitiba	PR	BRT Norte	8,8	1991
9	Curitiba	PR	BRT Oeste	9,2	1991
10	Curitiba	PR	BRT Sul	18,6	1991
11	Goiânia	GO	BRT Avenida Anhanguera	10,5	1980
12	Recife	PE	BRT Norte/Sul - Trecho Igarassu/Tacaruna/Centro do Recife	33,3	Maio/2014
13	Recife	PE	BRT Leste/Oeste - Ramal Cidade da Copa	5,8	Junho/2014
14	Rio de Janeiro	RJ	BRT Transcarioca (Aeroporto/Penha/Barra)	39,0	Junho/2014
15	Rio de Janeiro	RJ	BRT TransOeste	51,0	Junho/2012
16	São Paulo	SP	BRT Expresso Tiradentes	12,0	2007
17	Uberaba	MG	BRT Vetor Leste/Oeste	17,0	Janeiro/2015
18	Uberlândia	MG	BRT - Corredor Estrutural Avenida João Naves de Ávila	7,5	2006
Total geral				317,9	-
Total (2014 e 2015)				152,1	-

■ Início da operação em 2014 e 2015

Fonte: Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos-NTU/Ministério das Cidades/Ministério do Esporte/Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão/Embarq-Global BRT Data/Levantamento na mídia.

ND: Não disponibilizado. Atualizado em 31/07/2015.

CORREDORES

O corredor é o tipo de priorização com a quantidade de projetos mais significativa. Atualmente, existem 195 projetos no Brasil, que representam 46,5% do total de empreendimentos identificados e registrados no banco de dados da NTU. Apesar do grande número, essa representatividade não se refletiu na quilometragem total, quando comparada aos Sistemas BRT e Faixas Exclusivas. Estão registrados 969,0 km de corredores (29,6% da quilometragem total de priorização), entre empreendimentos em operação, com

obras iniciadas e os demais em fase de elaboração e apresentação dos projetos. Os corredores estão localizados em 61 cidades de 22 estados, como demonstrado pela Figura 13.

No *box* ao lado estão destacadas as principais características de um corredor de ônibus, além do conceito dessa forma de priorização do transporte público por ônibus. As vantagens e algumas indicações sobre a aderência dos projetos também estão evidenciadas.

CORREDORES

Divulgação/EMTU



Fábio Arantes/SECOM



Conceito:

- É a priorização da circulação do transporte público junto ao canteiro central, com segregação parcial dos fluxos, ou seja, sem a construção de barreiras físicas de segregação com tráfego misto.

Principais características:

- Priorização do transporte público no sistema viário em horário predeterminados.
- Existência de uma ou duas faixas exclusivas para circulação do transporte público do lado direito da via.
- Pontos de embarque e desembarque qualificados e alocados, em média, a cada 400 ou 700 metros.
- Diversos serviços ou linhas utilizam o corredor sem organização operacional centralizada.
- Capacidade: Corredor Inajar/Rio Branco/Centro em São Paulo-SP = 223.000 pass/dia (Embarq Brasil, 2014).

Vantagens:

- Implantação em curto prazo.
- Maior fluidez na circulação dos ônibus e aumento da velocidade operacional.
- Redução dos tempos de viagens.
- Diminuição do tempo do passageiro no interior dos veículos.
- Racionalização da operação.
- Baixo custo de implantação.
- Aumento da produtividade do transporte público.
- Redução do consumo de combustível.
- Redução da emissão de poluentes.
- Redução dos custos de operação.
- Baixa interferência com o trânsito das outras faixas.

CORREDORES

1

AMAZONAS

Cidades	Projetos	km
Manaus	13	11,30
Total	13	11,30

2

PARÁ

Cidades	Projetos	km
Belém	3	20,90
Total	3	20,90

3

RORAIMA

Cidades	Projetos	km
Boa Vista	1	ND
Total	1	ND

4

ACRE

Cidades	Projetos	km
Rio Branco	4	ND
Total	4	ND

5

RONDÔNIA

Cidades	Projetos	km
Porto Velho	1	ND
Total	1	ND

6

GOIÁS

Cidades	Projetos	km
Goiânia	9	46,80
Anápolis	1	ND
Aparecida de Goiânia	1	ND
Total	11	46,80

7

MATO GROSSO DO SUL

Cidades	Projetos	km
Campo Grande	12	65,90
Total	12	65,90

8

PARANÁ

Cidades	Projetos	km
Curitiba	3	14,70
Foz do Iguaçu	1	ND
Total	4	14,70

9

SANTA CATARINA

Cidades	Projetos	km
Blumenau	1	ND
Florianópolis	5	19,7
Joinville	2	ND
Criciúma	1	8,0
Total	9	27,7

10

RIO GRANDE DO SUL

Cidades	Projetos	km
Porto Alegre	15	71,30
Santa Maria	2	ND
Pelotas	1	ND
Caxias do Sul	1	ND
Total	19	71,30

11

RIO GRANDE DO NORTE

Cidades	Projetos	km
Natal	10	47,33
Total	10	47,33

12

CEARÁ

Cidades	Projetos	km
Fortaleza	2	ND
Total	2	ND

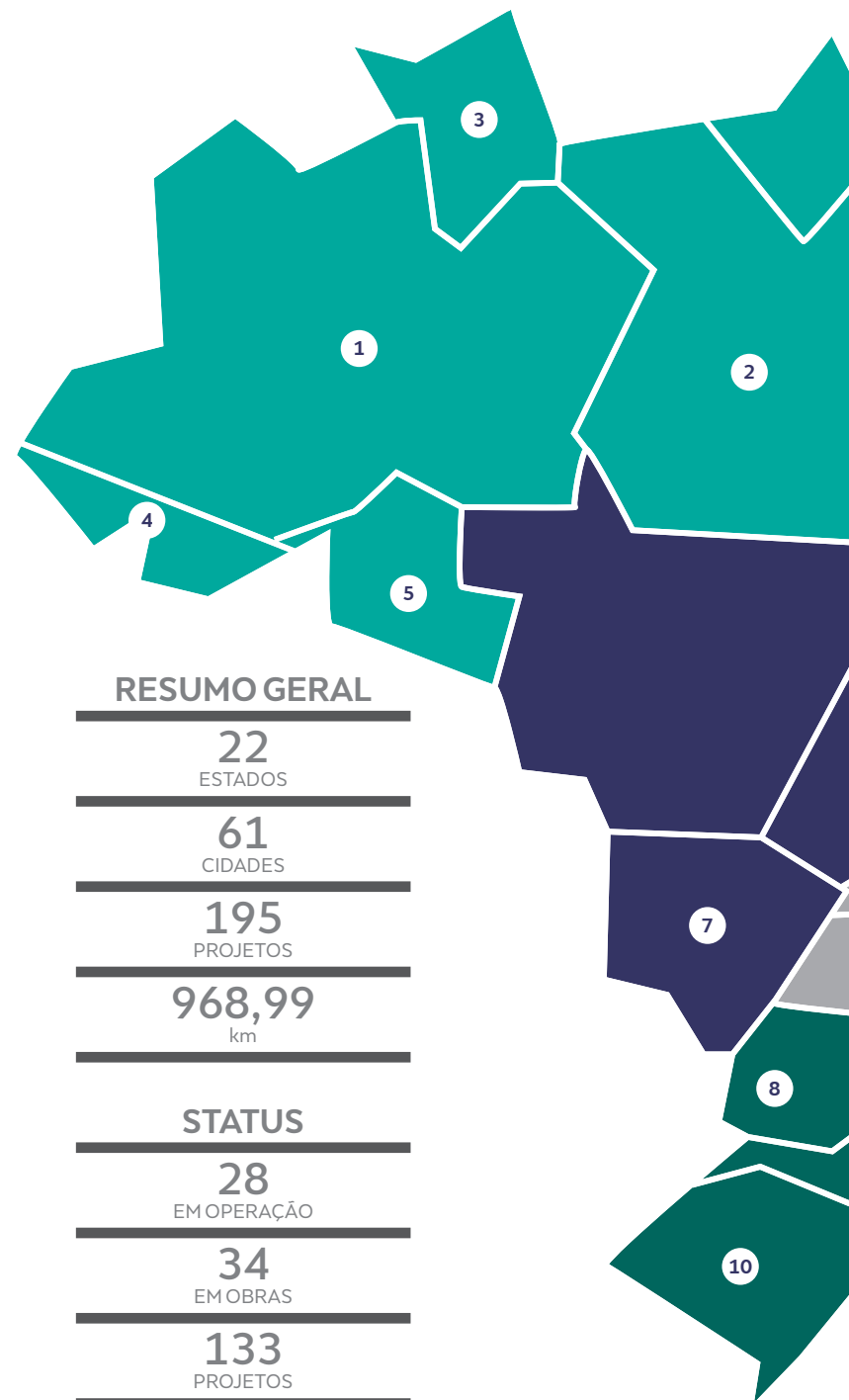
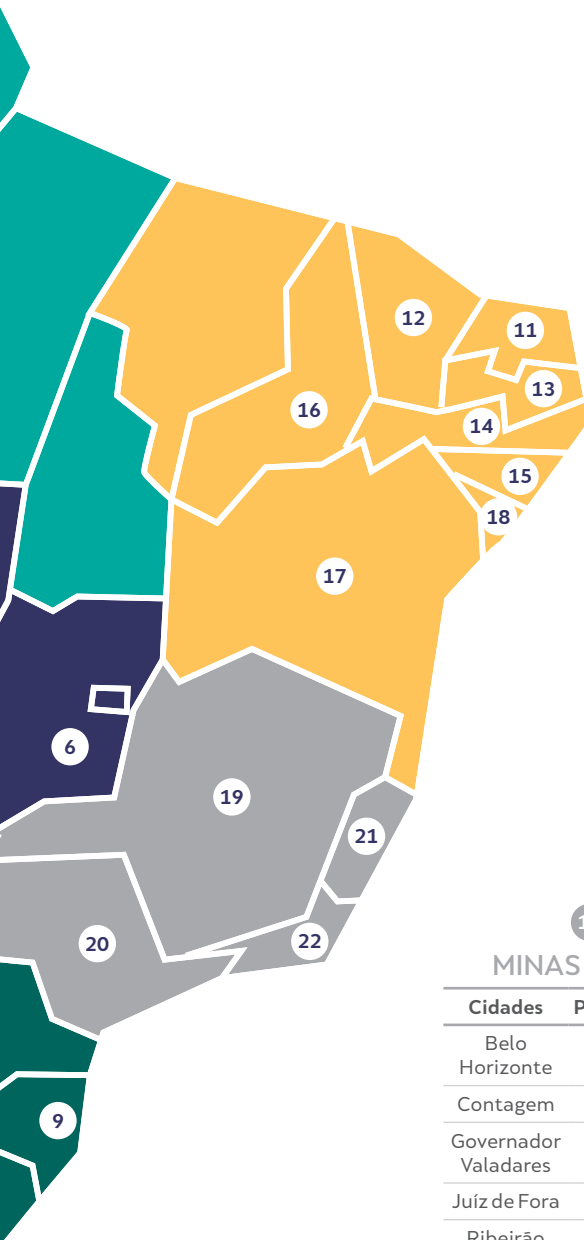


FIGURA 13 – CORREDORES DE ÔNIBUS: SITUAÇÃO NACIONAL

Fonte: Ministérios do Esporte, das Cidades e do Planejamento, Orçamento e Gestão./NTU/Embarq - Global BRT Data / Levantamento da mídia. / Atualizado em 31/07/2015.

ND: Não disponibilizado.



20
SÃO PAULO

Cidades	Projetos	km
Guarulhos	6	3,70
São Paulo	16	143,20
São Bernardo do Campo	3	25,6
São José do Rio Preto	1	ND
Mogi das Cruzes	2	ND
Osasco	4	23,6
Piracicaba	1	9
Ribeirão Preto	2	ND
Rio Grande da Serra	1	ND
Ribeirão Pires	2	ND
Santo André	2	ND
Santos	2	ND
São Vicente	1	ND
Campinas	1	8,6
Sumaré	1	32,7
Bauru	1	ND
Praia Grande	2	ND
Mauá	2	ND
Mogi Guaçu	1	ND
Diadema	1	ND
Total	52	246,4

13
PARAÍBA

Cidades	Projetos	km
João Pessoa	7	50,26
Total	7	50,26

14
PERNAMBUCO

Cidades	Projetos	km
Recife	6	99,00
Olinda	1	ND
Paulista	1	ND
Total	8	99,00

15
ALAGOAS

Cidades	Projetos	km
Maceió	2	ND
Total	2	ND

16
PIAUI

Cidades	Projetos	km
Teresina	9	36,5
Total	9	36,5

17
BAHIA

Cidades	Projetos	km
Vitória da Conquista	1	ND
Total	1	ND

18
SERGIPE

Cidades	Projetos	km
Aracaju	2	ND
Total	2	ND

21
ESPÍRITO SANTO

Cidades	Projetos	km
Serra	1	ND
Vitória	1	ND
Total	2	ND

22
RIO DE JANEIRO

Cidades	Projetos	km
Rio de Janeiro	2	149,00
Volta Redonda	1	ND
São Gonçalo	1	ND
Nova Iguaçu	2	ND
Total	6	149,00

19
MINAS GERAIS

Cidades	Projetos	km
Belo Horizonte	5	71,30
Contagem	1	ND
Governador Valadares	1	ND
Juiz de Fora	3	ND
Ribeirão das Neves	1	ND
Uberlândia	5	35,30
Total	16	81,90

FAIXAS EXCLUSIVAS

As faixas exclusivas foram disseminadas no país principalmente após as manifestações populares ocorridas em 2013. Visando reduzir emergencialmente os impactos negativos dos congestionamentos nos grandes centros urbanos e sem contar com fontes específicas de financiamento, vários municípios mobilizaram suas equipes de técnicos de planejamento de trânsito e transporte para a elaboração de projetos de priorização do transporte público por meio da implantação de faixas dedicadas para a circulação de ônibus.

A opção pela inserção de faixas exclusivas deve-se à simplicidade dos projetos. O nível de intervenção no ambiente urbano é reduzido, pois não são necessárias grandes alterações no perfil das vias. Os custos envolvidos são bastante modestos. Outro atrativo é o curtíssimo tempo necessário para a implantação. Soma-se a esses fatores uma série de benefícios, tais como: a redução dos tempos de viagem, resultante do aumento da velocidade operacional; a redução do consumo de combustível; e a diminuição dos níveis de emissão de poluentes. Esses dois últimos, são dois grandes desafios de todos os setores e da sociedade diante da necessidade

de maior responsabilidade no tratamento e utilização dos recursos renováveis do planeta.

O conceito, a caracterização das faixas exclusivas, os maiores benefícios e outros fatores pertinentes estão evidenciados no *box* em destaque.

De acordo com as informações do banco de dados da NTU, existem 130 projetos de faixas exclusivas em 34 cidades de 17 estados. Isso representa 31,0% de todos os empreendimentos destinados para priorização da circulação dos ônibus. Entre os três tipos de projetos, as faixas exclusivas possuem a maior extensão de quilometragem. Ao todo são 1.152,6 km, 35,2% da extensão de todos os projetos, conforme Figura 14. O maior índice de projetos em operação é das faixas exclusivas. Atualmente, 65,4% dos empreendimentos já atendem à comunidade usuária do transporte público por ônibus. O que confirma a característica de simplicidade dos projetos e rapidez de implantação. Entre os demais, apenas 4 projetos (3,1%) tiveram as obras iniciadas.

FAIXAS EXCLUSIVAS

Renato S. Cerqueira/Futura Press



Divulgação/Pref. São José dos Campos



Conceito:

- Tratamento adotado para estabelecer algum tipo de prioridade para o transporte público por meio de projetos de intervenção de baixo custo financeiro. Contribuem para a redução da interferência causada por outros veículos na operação dos serviços oferecidos pelo transporte público por ônibus. Recomendável para vias onde o fluxo de veículos é superior a 100 veículos por hora e sentido.

Principais características:

- Alteração do perfil da via por meio do compartilhamento do espaço viário, ou seja, alocação de uma ou mais faixas de trânsito para o transporte público.
- Priorização pode ocorrer em horários predeterminados.
- Faixa (s) exclusiva (s) do lado direito da via.
- Informações dos itinerários e horários disponibilizadas aos usuários.
- Pontos de embarque e desembarque alocados, em média, a cada 300 ou 500 metros.
- Fiscalização eletrônica (radares) para inibir e punir invasões.
- Sinalização: faixa contínua ou não horizontal, ondulação transversal (tachão), placas de sinalização vertical.
- Pode incorporar recuos (baias) nos pontos de parada.
- Capacidade: Faixa exclusiva da Marginal Tietê em São Paulo-SP = 28.000 pass/h (NTU, 2013).

Vantagens:

- Implantação em curto prazo.
- Maior fluidez na circulação dos ônibus e aumento da velocidade operacional.
- Redução dos tempos de viagens.
- Diminuição do tempo do passageiro no interior dos veículos.
- Não há necessidade de desapropriações.
- Baixo custo de implantação.
- Utilização da frota já em operação.
- Redução do consumo de combustível.
- Redução da emissão de poluentes.
- Redução dos custos operacionais e contribuição para modicidade tarifária.

FAIXAS EXCLUSIVAS

1

ACRE

Cidades	Projetos	km
Rio Branco	1	ND
Total	1	ND

2

MATO GROSSO

Cidades	Projetos	km
Cuiabá	2	ND
Total	2	ND

4

GOIÁS

Cidades	Projetos	km
Goiânia	2	13,00
Total	2	13,00

7

RIO GRANDE DO SUL

Cidades	Projetos	km
Porto Alegre	2	5,30
Caxias do Sul	7	9,60
Total	9	14,90

3

DISTRITO FEDERAL

Cidades	Projetos	km
Brasília	5	54,90
Total	5	54,90

5

PARANÁ

Cidades	Projetos	km
Curitiba	6	84,70
Londrina	3	6,80
Total	9	91,50

6

SANTA CATARINA

Cidades	Projetos	km
Blumenau	8	10,50
Joinville	5	9,2
Total	13	19,7

9

CEARÁ

Cidades	Projetos	km
Fortaleza	8	56,5
Total	8	56,5

8

RIO GRANDE DO NORTE

Cidades	Projetos	km
Natal	5	3,50
Total	5	3,50

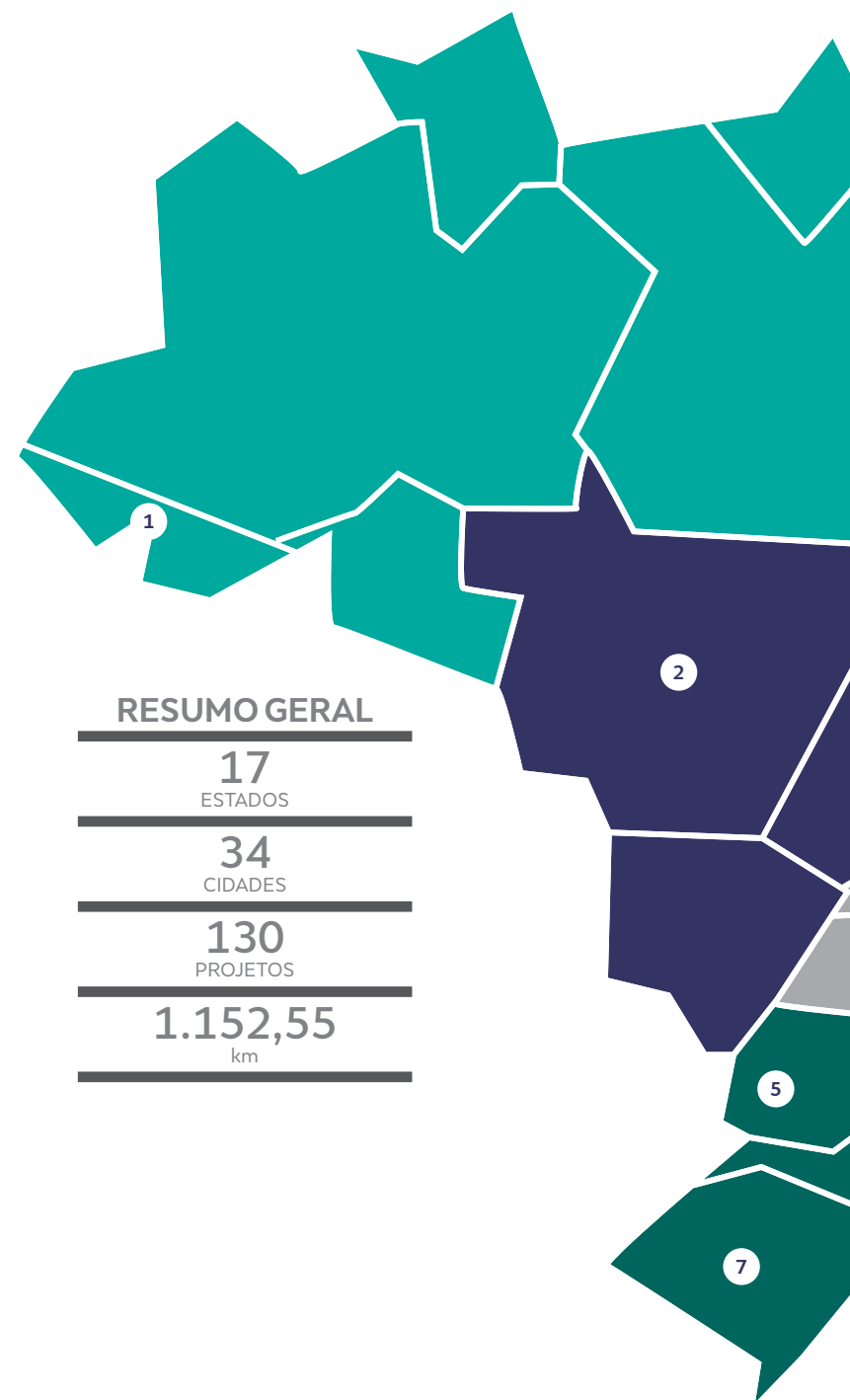
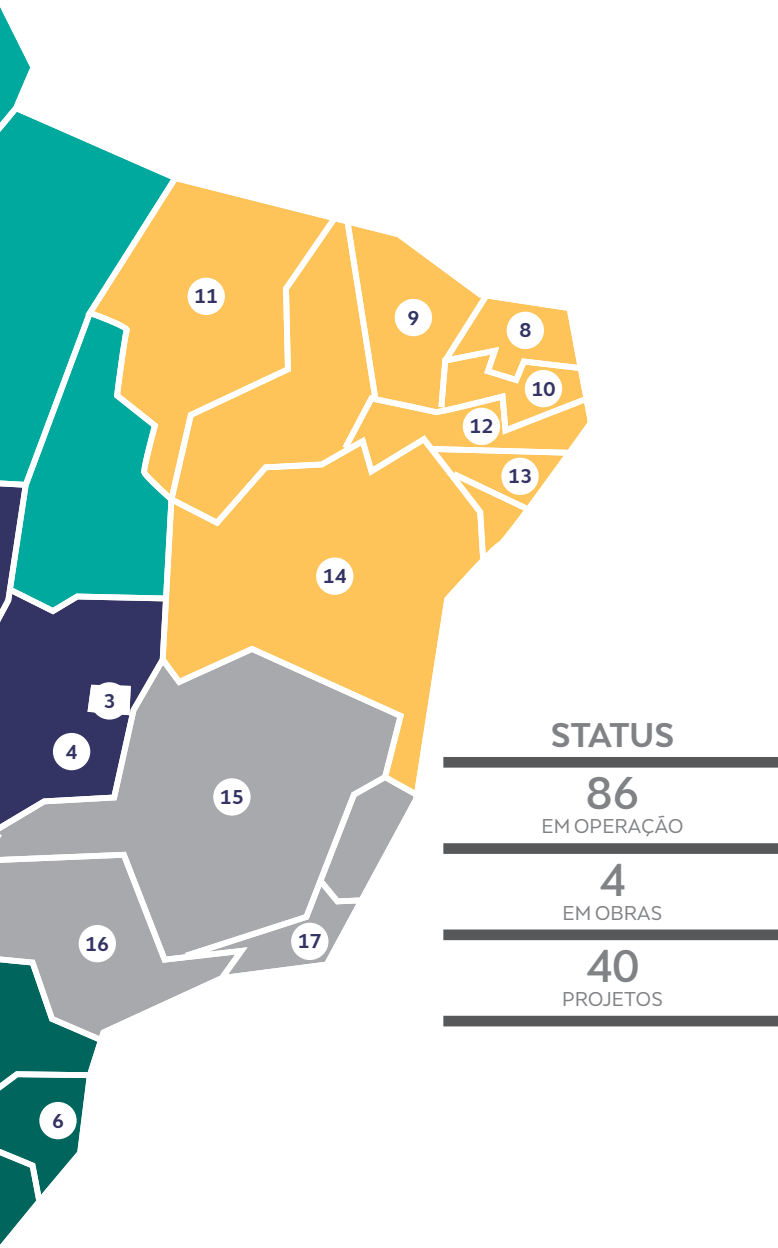


FIGURA 14 – FAIXAS EXCLUSIVAS: SITUAÇÃO NACIONAL

Fonte: Ministérios do Esporte, das Cidades e do Planejamento, Orçamento e Gestão. /NTU/Embarq- Global BRT Data / Levantamento da mídia. / Atualizado em 31/07/2015.

ND: Não disponibilizado.



10

PARAÍBA

Cidades	Projetos	km
João Pessoa	5	2,80
Total	5	2,80

11

MARANHÃO

Cidades	Projetos	km
São Luís	7	4,40
Total	7	4,40

12

PERNAMBUCO

Cidades	Projetos	km
Recife	17	51,35
Olinda	1	13,50
Jaboatão dos Guararapes	1	1,50
Total	19	66,35

13

ALAGOAS

Cidades	Projetos	km
Maceió	2	30,00
Total	2	30,00

14

BAHIA

Cidades	Projetos	km
Salvador	3	18,5
Feira de Santana	1	1,1
Total	4	19,6

15

MINAS GERAIS

Cidades	Projetos	km
Belo Horizonte	6	144,30
Juiz de Fora	1	2,50
Total	7	146,80

16

SÃO PAULO

Cidades	Projetos	km
São Paulo	4	490,20
Campinas	2	4,80
Diadema	1	12,00
Mauá	3	46,90
Ribeirão Preto	1	8,00
Santos	1	2,60
Sorocaba	2	2,80
Santo André	1	5,00
Total	15	572,30

17

RIO DE JANEIRO

Cidades	Projetos	km
Rio de Janeiro	14	43,40
Petrópolis	1	ND
Niterói	1	6,00
Macaé	1	7,00
Total	17	56,40

03

BENEFÍCIOS

O investimento em transporte público é imprescindível para a qualidade de vida da população de qualquer país. Essa iniciativa tem o potencial de melhorar os mais relevantes indicadores de qualidade do serviço ofertado. Entre eles, pode-se destacar o aumento da demanda de passageiros, a transferência de viagens do transporte individual, a redução dos tempos de viagem, o aumento da velocidade média e o aumento da confiabilidade das viagens. Principalmente no Brasil, onde ainda há uma parcela significativa da população que depende do transporte público e especificamente do modo ônibus, a melhoria da qualidade do serviço ofertado contribui e afeta positivamente na participação em atividades essenciais tais como educação, saúde, lazer e cultura.

Outros benefícios econômicos podem ser obtidos com o investimento em transporte público. Esses são possíveis por meio da redução de deseconomias urbanas geradas pela ineficiência dos sistemas de transporte, conforme discutido em estudos desenvolvidos pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA e pela Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP (1999). Complementarmente, pesquisas da APTA (*American Public Transportation Association*) (2009) indicam a possibilidade de aumento da geração de empregos, do Produto Interno Bruto - PIB e arrecadação de recursos em impostos e tributos em função das atividades relacionadas à cadeia produtiva do setor e do retorno dos investimentos. Entre os principais resultados, pode-se destacar:

- » A criação de 30 mil empregos para cada R\$2 bilhões investidos em transporte público.
- » Para cada R\$2 bilhões investidos em transporte público, obtém-se o aumento de R\$3,6 bilhões no PIB.
- » O recolhimento de impostos e tributos da ordem de R\$0,98 bilhão para cada R\$2 bilhões investidos em transporte público.

Nesse contexto, o investimento na priorização do transporte público por ônibus, através da implantação de Sistemas BRT, Corredores e Faixas Exclusivas, é indicado para o direcionamento dos recursos disponíveis. Esse direcionamento é justificado em função das relações custos-benefícios obtidas por meio dessas medidas, que contribuem para a melhoria da acessibilidade e o desenvolvimento. Essa premissa é justificada por estudos que demonstram que além dos benefícios diretos ligados à melhoria do desempenho operacional, a adoção de medidas de priorização também proporciona benefícios indiretos, que contribuem decisivamente para a competitividade das cidades.

A partir da análise da bibliografia existente, é possível elencar uma série de vantagens geradas a partir da adoção de medidas de prioridade do transporte público por ônibus. Os principais benefícios diretos e indiretos estão destacados no box a seguir.

SISTEMAS BRT, CORREDORES E FAIXAS EXCLUSIVAS: BENEFÍCIOS OBTIDOS

- » Grande potencial de melhoria da qualidade dos serviços e da qualidade de vida da população
- » Aumento da quantidade de passageiros transportados
- » Transferência de viagens do transporte individual para o transporte público
- » Redução dos tempos de viagens
- » Aumento da velocidade média operacional
- » Aumento da confiabilidade das viagens
- » Geração de empregos
- » Aumento da arrecadação de recursos
- » Ganhos com a redução das deseconomias urbanas do transporte
- » Valorização da indústria nacional
- » Aumento do Produto Interno Bruto-PIB
- » Diminuição do consumo dos combustíveis
- » Redução das emissões de poluentes locais

Este capítulo apresenta dados, informações e comentários sobre pesquisas realizadas por instituições que se comprometeram com a mensuração dos resultados alcançados após a implantação de Sistemas BRT, Corredores e Faixas Exclusivas nas cidades brasileiras.

3.1. AUMENTO DA VELOCIDADE OPERACIONAL MÉDIA EM SÃO PAULO-SP

Um fator decisivo para a produtividade dos sistemas de transporte público por ônibus é o desempenho da velocidade operacional dos veículos. Esse fator é necessário para o cumprimento da programação definida pelos órgãos gestores para cada linha, principalmente em relação ao número de viagens previstas e ao cumprimento dos horários estabelecidos. Nos últimos anos, a velocidade operacional dos ônibus do transporte público foi seriamente comprometida pelo aumento dos congestionamentos.

O aumento da velocidade operacional permite otimizar a utilização da frota de ônibus, proporcionando maior produtividade. Outra vantagem possível é a redução dos custos do serviço ofertado, contribuindo para a modicidade tarifária. Para os usuários, o maior benefício é a redução dos tempos de deslocamentos e o cumprimento dos horários. Ou seja, maior velocidade operacional possibilita a oferta de um serviço com maior confiabilidade e qualidade à comunidade, com um preço acessível aos usuários.

Recentemente, o Instituto de Energia e Meio Ambiente – IEMA (2014) publicou um relatório sobre o impacto da implantação de faixas exclusivas em São Paulo-SP. Tendo como referência três trechos de faixas exclusivas existentes na capital paulista (Corredor Norte-Sul/Avenida 23 de Maio; Avenida Brigadeiro Luís Antônio; e Trecho da Radial Leste), obteve-se alguns resultados interessantes. A análise da velocidade operacional média nos horários de pico da manhã e da tarde apontou para um aumento da ordem de 23% no trecho de faixa exclusiva da Radial Leste, conforme desta-

cado na Figura 15. Essa simples e eficiente medida de priorização do transporte público por ônibus permitiu também um melhor desempenho dos veículos que atendem os usuários do Corredor

Norte-Sul (Avenida 23 de Maio) e da Avenida Brigadeiro Luís Antônio. Nessas faixas os ganhos de velocidade foram da ordem de 21,7% e 7,5%, respectivamente.

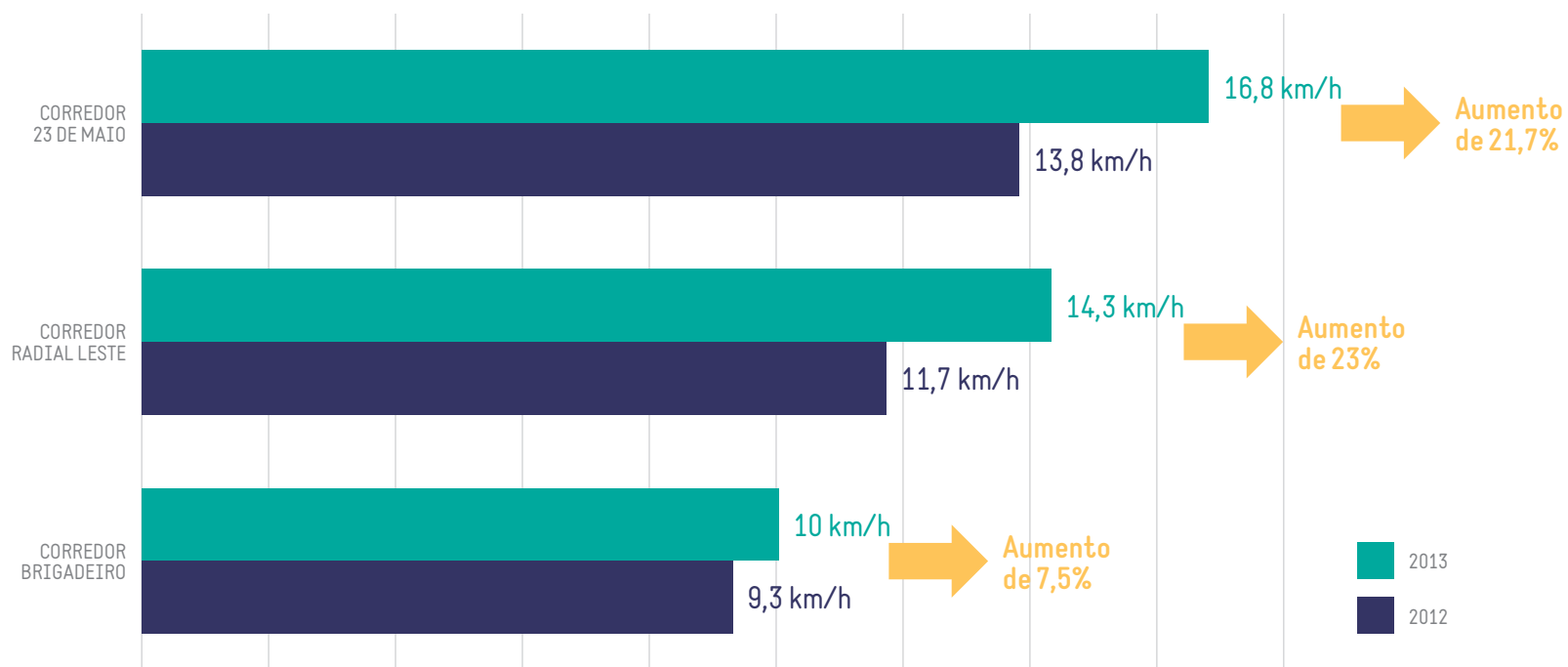


FIGURA 15 – VELOCIDADES MÉDIAS DOS HORÁRIOS DE PICO DO TOTAL DE LINHAS ANALISADAS POR GRUPOS DE FAIXAS EXCLUSIVAS*

Fonte: Adaptado de IEMA (2014).

*Médias ponderadas pelas distâncias.

Em 2015, estão implantados 479 km de faixas exclusivas na capital paulista. Essa extensão de priorização é resultado do programa “Dá licença para o ônibus”, lançado pela Prefeitura Municipal em 2013. Após a iniciativa, a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET de São Paulo iniciou um monitoramento do desempenho do conjunto de faixas exclusivas da cidade. Segundo a CET/SP (2014), anteriormente à implantação das faixas

exclusivas, a velocidade média geral dos ônibus era de apenas 14 km/h. Após essa iniciativa de priorização do transporte público por ônibus, a média da velocidade dos ônibus ultrapassou 20 km/h. Ou seja, a melhoria de desempenho foi da ordem de aproximadamente 50%. A Figura 16 destaca os valores consolidados da pesquisa realizada pela CET/SP (2014) nos horários de pico da manhã e da tarde.

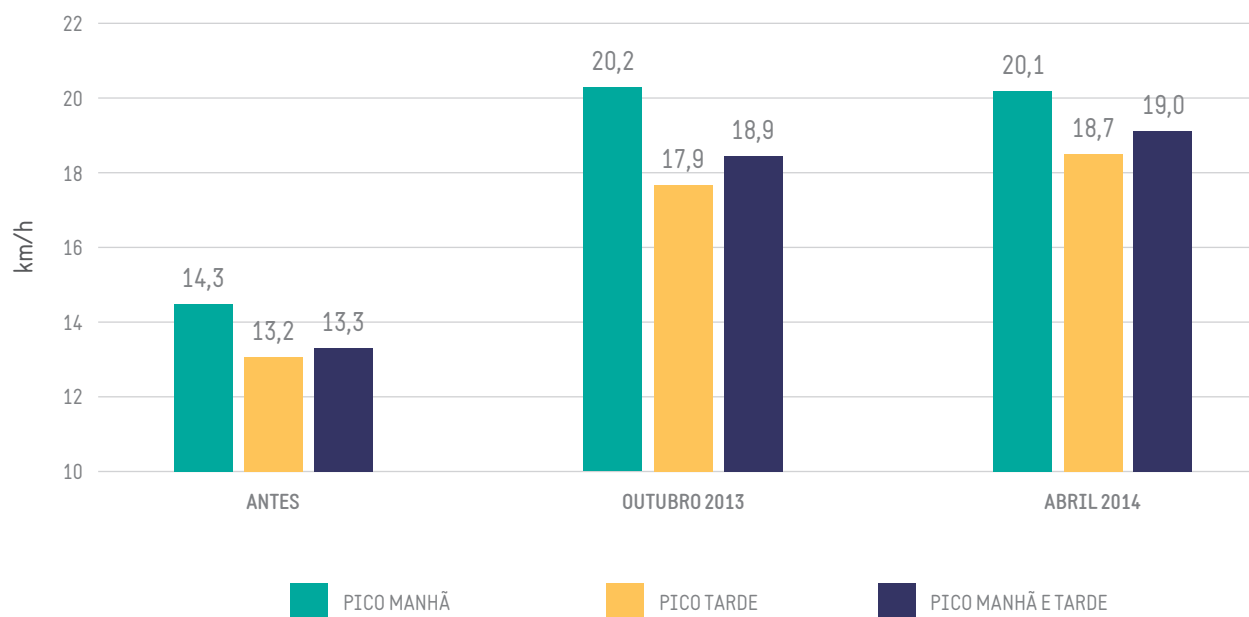


FIGURA 16 – FAIXAS EXCLUSIVAS DA CIDADE DE SÃO PAULO: AUMENTO DA VELOCIDADE MÉDIA NOS HORÁRIOS DE PICO

Fonte: CET/SP (2014).

Outras informações sobre a velocidade média do transporte público após a adoção de faixas exclusivas podem ser verificadas no *box* a seguir.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO-CET: MONITORAMENTO DA VELOCIDADE DAS VIAS COM FAIXAS EXCLUSIVAS (2013)

Um acompanhamento realizado pela CET/SP em 176 vias que possuem faixas exclusivas constatou:

- » Velocidade maior ou igual a 20 km/h em 74 vias.
- » Os ônibus trafegavam entre 15 e 20 km/h em 56 faixas.
- » O desempenho dos veículos ficou abaixo de 15 km/h apenas em 46 faixas.

Entre os benefícios gerados pela melhoria de desempenho das velocidades dos veículos, o ganho de tempo durante o dia pelos usuários tem impacto direto na produtividade dos trabalhadores no

momento de realização de diversas atividades profissionais. Além disso, a população pode utilizar o tempo anteriormente perdido, devido à retenção nos congestionamentos ao longo dos deslocamentos casa-trabalho-casa, com atividades de lazer, educação, saúde, entre outras. Ainda de acordo com dados da CET (2014), houve um ganho médio de 40,7 minutos diários por cada passageiro. Isso representa aproximadamente 20 horas mensais. Ou seja, cada usuário ganhou praticamente 1 dia por mês trabalhado.

3.2. REDUÇÃO DOS TEMPOS DE VIAGEM NO RIO DE JANEIRO-RJ

O tempo de viagem é uma das variáveis mais importantes para escolha do modo de transporte pelo usuário. Diminuir o tempo de viagem implica em aumentar o nível de serviço e, consequentemente, atrair mais usuários. Segundo pesquisa divulgada pela Fetranspor (2015), verificou-se que há resultados animadores para o sistema. O tempo médio de viagem dos usuários do BRT do Rio de Janeiro (Figura 17) é de 33 minutos. Dessa forma, 60% dos passageiros levam até 30 minutos para realizar a viagem. A redução dessa variável também foi comprovada pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento - ITDP (2015) que estimou o tempo de viagem em 38 minutos, da origem até o destino final (BRT Transcarioca).

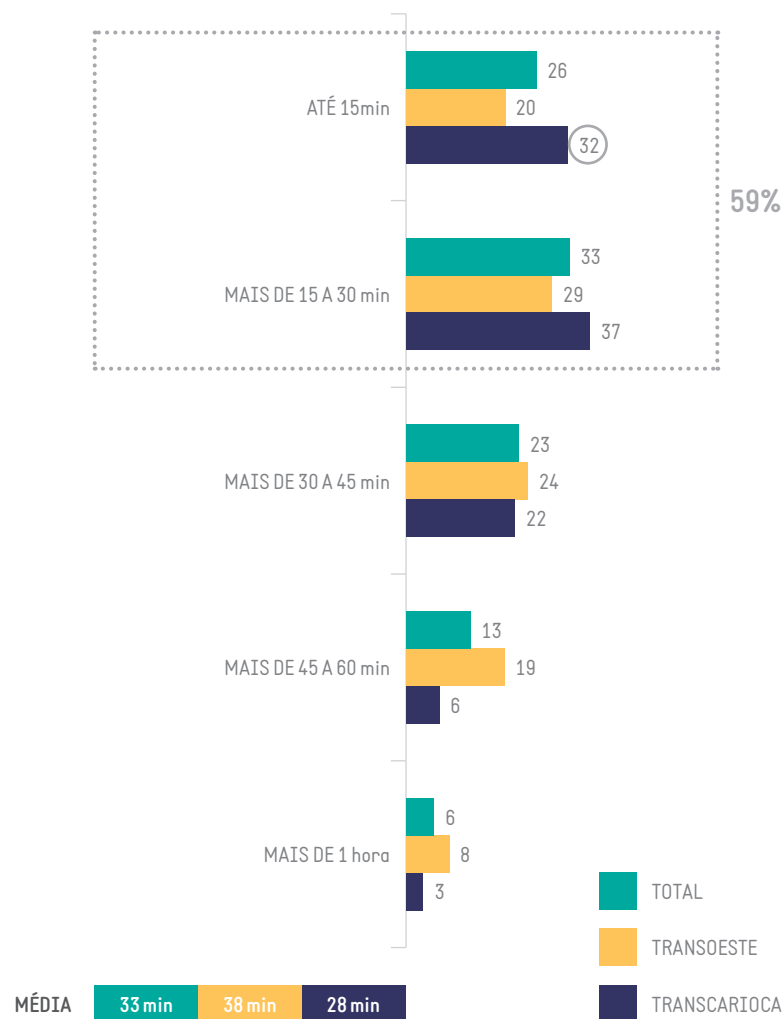


FIGURA 17 – BRT RIO DE JANEIRO: TEMPO GASTO NA VIAGEM DE BRT

Fonte: Fetranspor/Datafolha (2015).

Especificamente para o caso do BRT Transcarioca, o ITDP (2015) aponta para variações consideráveis entre as situações antes e depois das intervenções de priorização. É possível observar um ganho de 35% do tempo total na viagem, que passou de uma média de 109 minutos antes da implantação do BRT para 71 minutos após o início de sua operação. Esse ganho chega a 57%, se for considerado apenas o trecho principal (trecho no corredor). A redução no tempo de viagem no BRT Transcarioca representa um ganho anual de 14 dias para um usuário cotidiano do sistema e R\$96,2 milhões, em termos de homem/hora, segundo o ITDP (2015). Tão importante quanto reduzir o tempo de viagem é o usuário ter essa percepção, impactando diretamente na avaliação do serviço. Segundo a Fetranspor (2015), 86% dos usuários indicaram que a principal vantagem declarada, espontaneamente, do BRT é o tempo de viagem.

3.3. DIMINUIÇÃO DO CONSUMO DE COMBUSTÍVEIS

À medida que os congestionamentos são intensificados, observa-se um dos efeitos mais significativos para os custos operacionais dos sistemas de transportes públicos por ônibus. Referem-se às variações no consumo de combustível, que tendem a aumentar em função da baixa velocidade pois os ônibus trafegam juntamente com outros veículos automotores. Nesse sentido, a priorização do transporte coletivo possibilita ganhos consideráveis, conforme observado em pesquisa realizada pelo IEMA (2014), que comprovou uma redução estimada da queima de óleo diesel de 756 litros/dia. Essa redução foi identificada apenas nas 37 linhas avaliadas na faixa exclusiva do Corredor Norte-Sul da Avenida 23 de Maio. Pode-se observar que houve uma relação direta entre au-

mento da velocidade média operacional (23%) e a redução no consumo de combustível do trecho avaliado da Avenida 23 de Maio.

Dados da CET (2014) também comprovam que a priorização do transporte público proporciona uma significativa redução do consumo de combustíveis por parte dos ônibus da frota. Apenas no pico da manhã (das 5h às 9h) houve redução no consumo da ordem de 8,8% em 2013, comparativamente com o ano anterior. Essa redução significa economia de mais de 5,8 mil litros de óleo diesel. Só o BRT Transcarioca pode reduzir o consumo de combustível em uma média de 56 milhões de litros por ano, segundo o estudo realizado pelo ITDP (2015).

3.4. SEGURANÇA NO TRÂNSITO

Outro benefício da implantação de faixas exclusivas é a organização do sistema de mobilidade como um todo, por meio do ordenamento dos subsistemas que o compõem. O subsistema de trânsito consiste na infraestrutura pertinente às vias; no subsistema de circulação, referente à definição da função das vias de tráfego de acordo com a hierarquização, na sinalização e a definição de regras para o tráfego dos veículos; e no subsistema de transporte de passageiros, através da priorização dos deslocamentos das pessoas que utilizam o transporte público.

A exclusividade do tráfego do transporte público no sistema viário contribui para a segurança dos passageiros e usuários de diferentes modos de transporte. Segundo informações da SPTrans (2015), a destinação de vias segregadas, total ou parcialmente,

para o transporte público diminuiu as colisões de outros veículos com os ônibus e melhorou também as condições de segurança de ciclistas, motociclistas e pedestres.

3.5. ÍNDICE DE SATISFAÇÃO DOS USUÁRIOS

É ampla a aceitação dos usuários quanto às medidas de priorização do transporte público, Sistemas BRT, Corredores e Faixas Exclusivas. Em pesquisa realizada pela Prefeitura Municipal de São Paulo (2015), foi demonstrado um balanço de desempenho de investimentos e qualidade dos serviços públicos na cidade, comprovando a qualidade do Corredor Metropolitano ABD (São Mateus-Jabaquara). Esse sistema é um corredor exclusivo que opera com uma frota total de 233 veículos, entre ônibus e trólebus. Mensalmente, o corredor transporta aproximadamente 6 milhões de passageiros, segundo dados da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo - EMTU/SP (2015), que é responsável pelo gerenciamento do sistema. São 33 quilômetros de vias exclusivas para o transporte público por ônibus que liga a região do bairro de São Mateus, na zona leste paulista, até Jabaquara, no sul da cidade. O corredor passa por quatro municípios do ABC paulista, são eles: Mauá, Santo André, São Bernardo do Campo e Diadema.

Quando questionados sobre a satisfação com o serviço ofertado no Corredor Metropolitano ABD, o índice de respostas “ótimo/bom” dos usuários foi de 75%. O índice obtido foi superior àquele alcançado pelo Metrô. Todos os índices de satisfação obtidos pelos demais modos de transportes que foram avaliados pela pesquisa estão destacados na Tabela 7.

TABELA 7 – PESQUISA DA QUALIDADE DOS SERVIÇOS PÚBLICOS NA CIDADE DE SÃO PAULO: ÍNDICE DE “ÓTIMO/BOM” DOS MODOS DE TRANSPORTE (2011, 2012 E 2014)

Modo de transporte	2011	2012	2014
Metrô	74%	75%	65%
Trem (CPTM)	48%	44%	40%
Ônibus Municipal da Capital*	40%	35%	34%
Micro-ônibus da Capital*	39%	41%	33%
Ônibus nos Corredores da Capital*	54%	53%	54%
Expresso Tiradentes*	74%	85%	57%
Ônibus Corredor São Mateus-Jabaquara (EMTU/METRA)	79%	67%	75%
Ônibus Metropolitano	51%	45%	45%

Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo. *Meio administrado pela PMSP.

Observação: Não houve pesquisa em 2013.

Já no BRT Transcarioca, segundo o ITDP (2105), 66% dos usuários consideram os serviços prestados pelo BRT melhor que os do antigo modo de transporte utilizado. Em um cenário geral, o BRT foi muito bem avaliado entre seus usuários, recebendo nota 6,9 (avaliação de 0 a 10), superior à do metrô, e com aprovação de 74%, melhor avaliação entre os meios de transportes utilizados. Como destaque nas vantagens elencadas, o tempo de viagem aparece com 86% de citações.

Em muitos casos, usuários de outros modos apoiam a exclusividade do tráfego dos ônibus no sistema viário. O *box* a seguir destaca os principais resultados da pesquisa de satisfação realizada no mês de setembro de 2014 com um total de 832 entrevistados e divulgada pela CET/SP (2014).

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO-CET: PESQUISA DE SATISFAÇÃO SOBRE A IMPLANTAÇÃO DAS FAIXAS EXCLUSIVAS

- » Avaliação geral: 88% dos entrevistados apoiam as faixas exclusivas de ônibus.
- » Entre os usuários do automóvel da cidade de São Paulo: 77% de aprovação. 20% dos usuários de veículos particulares não apoiaram a iniciativa, a maior parcela entre os segmentos participantes da pesquisa.
- » Usuários do ônibus: índice de aprovação de 91% e 6% de reação negativa às faixas exclusivas.
- » Passageiros do Metrô: 90% de aprovação da medida e 6% de desaprovação.
- » Ao serem questionados se houve melhora no trânsito após a implantação das faixas exclusivas, 55% dos participantes entendiam que sim.
- » Entre os usuários que responderam que houve melhorias no trânsito, 60% são usuários de ônibus e 55% usavam Metrô.

3.6. REDUÇÃO DAS EMISSÕES DE POLUENTES

Como parte da gestão ambiental, as empresas e entidades públicas vêm adotando práticas de preservação do meio ambiente. Nesse sentido, a perspectiva de operação do BRT Transcarioca contribuiria, nos primeiros 20 anos, para uma importante redução das emissões atmosféricas do corredor. As emissões na região do BRT Transcarioca diminuiriam principalmente devido à troca completa da frota para veículos mais eficientes e a transferência dos carros particulares para transporte coletivo. Ficou demonstrada a capacidade para contribuir no aumento da eficiência do Transporte Público, dada à redução da quilometragem percorrida no corredor e do consumo energético. Já nas faixas exclusivas, em São Paulo, o IEMA (2015) divulgou que só no Corredor 23 de Maio foi deixado de emitir 1,9 tonelada de CO₂ por dia (foi avaliado apenas 1,5 km do corredor).

3.7. ACESSIBILIDADE

O estudo do ITDP (2015) demonstra a capacidade do BRT de induzir a circulação de passageiros (demanda) e aumentar os níveis de acessibilidade dos bairros atendidos por seu traçado. Observou-se que 20% dos entrevistados não realizavam viagens no itinerário do sistema anteriormente à operação. Assim, em última análise, o BRT pode contribuir para a dinamização econômica e maior interação social nessas regiões. Estimou-se que, em um período de 20 anos, 33 mil pessoas por dia deixem o carro para utilizar o BRT.

04

CONCLUSÕES

O relato apresentado neste trabalho demonstra que são inquestionáveis as conquistas obtidas para a mobilidade urbana no Brasil nos últimos anos. Entre os avanços conseguidos, a criação de programas de financiamento específicos para obras de infraestrutura de mobilidade urbana e o aumento da quantidade de projetos de priorização do transporte público por ônibus são, certamente, os benefícios mais significativos alcançados. Esse cenário foi viabilizado, principalmente, pela conjunção entre a realização da Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016 no Brasil, a destinação por parte do Governo Federal de recursos para contratação e construção das obras e a iniciativa de enfrentamento pelos municípios dos congestionamentos e da baixa qualidade dos serviços de transporte através da elaboração de projetos que buscam a priorização efetiva dos modos de transporte público, que são socialmente inclusivos e ambientalmente sustentáveis.

Este caderno técnico reúne, em uma referência única, informações de um total de 485 projetos de mobilidade urbana registrados na Matriz de Responsabilidades da Copa do Mundo e no PAC 2 – Mobilidade Grandes e Médias Cidades. Especificamente em relação à priorização do transporte público por ônibus, o banco de dados da NTU, que além das fontes supracitadas também considera as iniciativas municipais, revela que existem 419 projetos, entre Sistemas BRT, Corredores e Faixas Exclusivas. Como resultado, existe um potencial inédito de alteração do padrão de deslocamento em 79 cidades que congregam 35,2% da população brasileira.

O esforço para realização deste trabalho também confirmou que 31,5% (132) dos empreendimentos destinados à priorização da circulação dos ônibus nas cidades já estão em operação. Esse índice revela que uma quantidade considerável dos projetos apresentou qualidade suficiente para implantação e início do atendimento aos usuários. Complementarmente, outros 58 (13,8%) estão com as obras iniciadas. Considerando-se apenas os Sistemas BRT em

operação, constata-se 317,9 km de vias segregadas para o tráfego dos ônibus em 9 cidades brasileiras.

Além dos Sistemas BRT em operação, uma quilometragem expressiva de Faixas Exclusivas e Corredores tem gerado uma série de benefícios aos usuários e proporcionado ganhos de produtividade ao transporte público. Entre as maiores vantagens mensuradas pelas pesquisas realizadas está o aumento da velocidade operacional dos ônibus, que atingiu índices próximos a 50% nas faixas exclusivas implantadas em São Paulo. Consequentemente, os tempos dos deslocamentos estão reduzidos. Nos BRT Transcarioca e Transoeste da cidade do Rio de Janeiro, 59% dos usuários pesquisados relataram gastar até 30 minutos para realização de uma viagem completa. Em São Paulo, as faixas exclusivas representaram para cada usuário um ganho de 40,7 minutos por dia em 2014, tempo que pode ser utilizado para realização de atividades de lazer com a família.

Objetivamente, a implantação de todos os projetos de priorização do transporte público por ônibus identificados e a expansão das experiências exitosas para um número maior de cidades será possível apenas com a garantia da criação de mecanismos de financiamento contínuos. Outro fator imprescindível é o investimento na disseminação do conhecimento técnico e científico através da qualificação do corpo técnico que atua na área de mobilidade urbana das cidades. Entretanto, neste momento, é essencial para a viabilidade dessa ousada iniciativa, a utilização de todos os instrumentos disponíveis, entre os quais destacam-se aqueles previstos e exigidos pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012).

Essa é a oportunidade para o governo atuar de forma simples e também eficaz para garantir à população, em parceria com o setor empresarial, uma oferta de serviço com a qualidade necessária para que o transporte público seja considerado um direito social.

05

REFERÊNCIAS

Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos – NTU (2009) *Avaliação comparativa das modalidades de transporte público urbano*; Brasília, Brasil.

Brasil – Ministério do Esporte (2011) *1º Balanço das Ações do Governo Brasileiro para Realização da Copa do Mundo FIFA 2014*; Brasília, Brasil.

Brasil – Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (2014) *11º Balanço do PAC 2 (2011-2014)*; 238 páginas. Brasília, Brasil.

Brasil – Prefeitura de São Paulo. Faixas Exclusivas.

Dexheimer, L.; Cybis, H.; Michel, F.; Albano, J.; de Souza, N. (2014) *Método para identificação, classificação e avaliação do legado da copa do mundo FIFA2014 aplicado na mobilidade urbana da cidade-sede Porto Alegre*; Anais do XXVIII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes; Curitiba, Brasil.

IBGE- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/home.php?lang=>; página acessada em 12 de novembro de 2015.

Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento – ITDP (2015) *Análise de impacto do BRT Transcarioca na mobilidade urbana do Rio de Janeiro*; Rio de Janeiro, Brasil.

Instituto de Energia e Meio Ambiente – IEMA (2014) *Avaliação dos efeitos da implantação de faixas exclusivas em SP: tempo de viagem, consumo de combustível e emissões de poluentes-1ª etapa*; 61 páginas; São Paulo; Brasil.

Portal da Copa (2014). www.copa2014.gov.br; página acessada em 11 de novembro de 2015.

Portal da Transparência da Copa do Mundo (2014). www.transparencia.gov.br; página acessada em 11 de novembro de 2015.



FICHA TÉCNICA

Equipe responsável

Alexandra Araújo
Ana Caroline Silva
Ana Luiza Ferreira
André Dantas (Editor)
Bárbara Renault
Beatriz Bassul
Déborah Ferreira
Fernanda Leitão
Filipe Leonardo Cardoso
Flávia Melo
Hellen Torres
Luciara Vilaça Vieira
Luís Silva
Matteus Freitas
Melissa Brito Spíndola
Renata Nobre da Silva
Samantha Morais
Sérgio Bandeira

Otávio Vieira da Cunha Filho

Presidente Executivo

Marcos Bicalho dos Santos

Diretor Administrativo e Institucional

André Dantas

Diretor Técnico

Projeto gráfico e diagramação

Duo Design

Conselho Diretor Biênio 2015-2017

Região Centro-Oeste

Edmundo de Carvalho Pinheiro (GO) - *titular*
Ricardo Caixeta Ribeiro (MT) - *suplente*

Região Nordeste

Dimas Humberto Silva Barreira (CE) - *titular*
Mário Jatahy de Albuquerque Júnior (CE) - *suplente*
Luiz Fernando Bandeira de Mello (PE) - *titular*
Paulo Fernando Chaves Júnior (PE) - *suplente*

Região Sudeste

Roberto José Carvalho (MG) - *titular*
Rubens Lessa Carvalho (MG) - *suplente*
Eurico Divon Galhardi (RJ) - *presidente do Conselho Diretor*
Narciso Gonçalves dos Santos (RJ) - *suplente*
Lélis Marcos Teixeira (RJ) - *titular*
Francisco José Gavinho Geraldo (RJ) - *suplente*
Júlio Luiz Marques (SP) - *titular*
Paulo Eduardo Zampol Pavani (SP) - *suplente*
João Antonio Setti Braga (SP) - *vice-presidente do Conselho Diretor*
Mauro Artur Herszkowicz (SP) - *suplente*

Região Sul

Ilso Pedro Menta (RS) - *titular*
Enio Roberto Dias dos Reis (RS) - *suplente*

Conselho Fiscal

Dante José Gulin (PR) - *titular*
Paulo Fernandes Gomes (PA) - *titular*
Ana Carolina Dias Medeiros de Souza (MA) - *titular*
Fernando Manuel Mendes Nogueira (SP) - *suplente*

A849p Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos

Prioridade ao transporte público por ônibus: panorama dos projetos e investimentos / Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. - Brasília: NTU, 2015.

90 p.

ISBN: 978-85-66881-08-0

1. Transporte Urbano. 2. Mobilidade Urbana. I. Título.

CDU 656.01

