

MIGUEL ANGELO PRICINOTE
é subsecretário de Políticas para Cidades e Transporte da Secretaria-Geral de Governo de Goiás

O FUTURO DA MOBILIDADE É INTEGRADO: Lições e Inovações da RMTC-Goiânia para o Brasil

A gestão do transporte público em regiões metropolitanas brasileiras é, reconhecidamente, um dos maiores desafios da administração pública contemporânea. A complexidade de coordenar múltiplos municípios, cada qual com suas próprias demandas locais e interesses políticos muitas vezes divergentes, resulta frequentemente em sistemas fragmentados e ineficientes. Essa fragmentação gera incapacidade crônica de atender às necessidades da população que se move diariamente através de fronteiras municipais invisíveis.

No entanto, a Rede Metropolitana de Transporte Coletivo (RMTC) da Região Metropolitana de Goiânia surge como farol de esperança, demonstrando que é possível superar esses obstáculos por meio de arranjos de governança robustos e visão estratégica unificada.

O modelo da RMTC destaca-se por uma arquitetura institucional híbrida, que equilibra o poder de decisão e fiscalização do setor público com a eficiência técnica da gestão operacional privada. Essa estrutura evoluiu significativamente, culminando na Lei Complementar nº 169/2021, que corrigiu o que se considerava um equívoco estratégico de 2014: o afastamento do Estado da gestão direta.

O retorno do Estado de Goiás à liderança, assumindo a presidência da Câmara Deliberativa dos Transportes Coletivos (CDTC), fortaleceu a coordenação metropolitana de forma definitiva. Na prática, a governança é exercida pela CDTC, que estabelece diretrizes com composição proporcional ao peso de cada ente: o Estado de Goiás detém 47,6% (representando 16 municípios), seguido por Goiânia com 36,7%, Aparecida de Goiânia com 8,4% e outros municípios menores como Senador Canedo, Trindade e Goianira.

(A) Agência Cora Coralina de Notícias - Governo de Goiás; (B) Governo de Goiás

Para que as políticas saiam do papel, a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTC) atua como o braço executivo e fiscalizador, enquanto o RedeMob Consórcio, entidade privada sem fins lucrativos formada por cinco operadoras, centraliza a execução operacional. Essa unificação é o pilar que sustenta a eficiência do sistema, permitindo que o passageiro se desloque por toda a metrópole com simplicidade e previsibilidade. A integração baseia-se em componentes fundamentais como o planejamento único de linhas e horários, evitando sobreposições, e gestão operacional centralizada que monitora em tempo real a frota de 1.269 veículos. Atualmente, o sistema gerencia cerca de 10 milhões de passageiros por mês e mais de 15 mil horários, garantindo uma rede coesa que percorre 6,5 milhões de quilômetros mensalmente.

Um dos maiores triunfos sociais desse modelo é a Tarifa Única de R$ 4,30. Com um único pagamento, o cidadão pode realizar todas as integrações necessárias para atravessar a região metropolitana, promovendo integração social e econômica genuína ao garantir acesso amplo e equitativo à mobilidade. Além disso, o sistema oferece serviço de informação único, com plataformas digitais que fornecem previsões de chegada em tempo real, melhorando drasticamente a experiência do usuário. O modelo goiano prova que a clareza na divisão de papéis e o mecanismo de financiamento inovador podem transformar a realidade urbana, oferecendo lições valiosas para outras metrópoles brasileiras.

Olhando para o último biênio 2024–2025, os investimentos planejados reforçam o otimismo com o sistema. Foram colocados em pauta projetos estratégicos como a reforma do BRT Leste-Oeste (Conhecido como Eixo Anhanguera) e a implementação do Novo BRT Norte-Sul, com foco em infraestrutura de alta capacidade e adoção de frotas sustentáveis (elétricas e a biometano).

Há também esforço contínuo no redesenho da rede por meio do Novo Plano Operacional, visando reduzir os intervalos e elevar os padrões de qualidade. A atenção aos detalhes estende-se à infraestrutura capilar, com planos dedicados à recuperação e manutenção de abrigos e pontos de ônibus, além de novas ações de segurança que integram tecnologias ITS a aplicativos de proteção pública, como o “Mulher Segura”.



A análise do sistema de transporte público de Goiânia revela que seu sucesso reside na sinergia entre três pilares fundamentais: arquitetura de governança clara, gestão operacional completamente unificada e mecanismo de financiamento prospectivo. A RMTC não é apenas um conjunto de linhas de ônibus, mas um sistema metropolitano coeso, projetado para funcionar como uma única entidade em benefício do cidadão.

As lições mais importantes que podem ser replicadas em outras regiões metropolitanas brasileiras são a clareza na divisão de papéis (governança pública, gestão pública e operação privada), o papel decisivo do ente estadual como coordenador metropolitano — corrigido em 2021 — e a estruturação de uma tarifa de remuneração que financia tanto a operação do dia a dia quanto os investimentos e a inovação de longo prazo. Essa abordagem garante a sustentabilidade do sistema e sua capacidade de se adaptar às futuras demandas de mobilidade.

Portanto, o caso de Goiânia demonstra que a superação da fragmentação metropolitana no transporte público não é uma questão de encontrar uma solução única, mas de construir uma arquitetura institucional interfederativa resiliente, com papéis claros e um poder coordenador centralizado, capaz de alinhar interesses políticos e viabilizar a engenharia financeira necessária para a evolução contínua do serviço.