



## Llicitação do Sistema Ônibus de Porto Alegre

### **Anexo I**

**Informações Gerais do Município de Porto Alegre  
e do Sistema de Transporte Público**





## Anexo I

### Informações Gerais do Município de Porto Alegre e do Sistema de Transporte Público

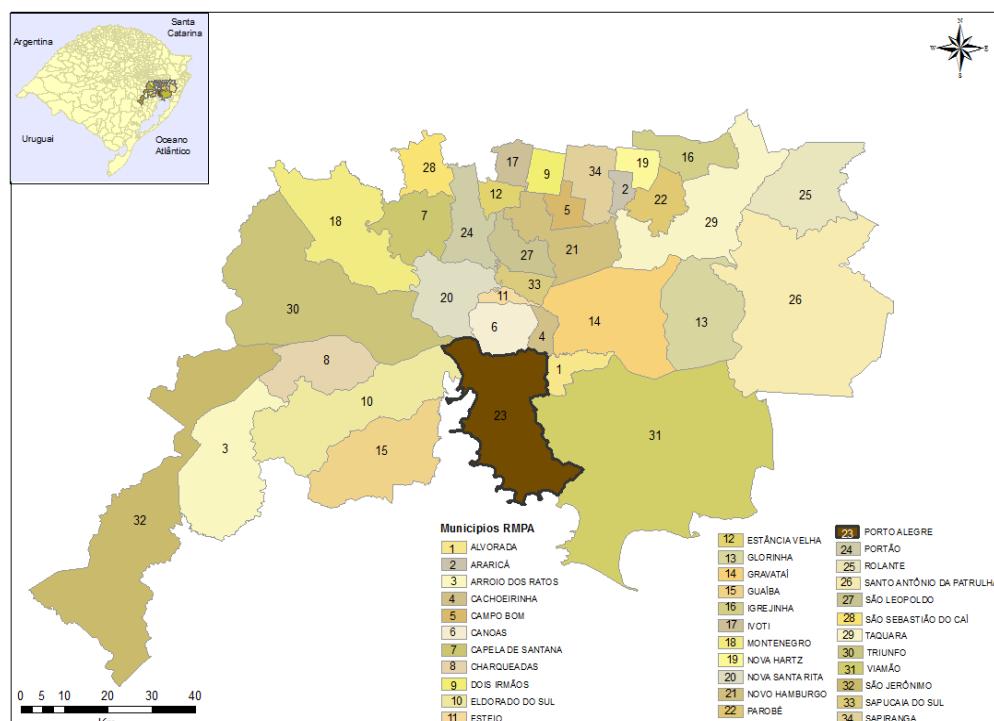
#### 1. Apresentação

Este anexo apresenta um conjunto de informações sobre o Município de Porto Alegre e o Sistema de Transporte Público de Passageiros, de modo a subsidiar os participantes da licitação na análise do objeto da concorrência e na elaboração de suas propostas.

#### 2. Informações gerais sobre o Município de Porto Alegre

##### 2.1. População e Área

Porto Alegre, capital do Estado do Rio Grande do Sul, ocupa uma área territorial de quase 500 km<sup>2</sup>, dentro da qual apresenta distintas paisagens. O município limita-se ao norte com Canoas, a nordeste com Cachoeirinha, Gravataí e Alvorada, a leste com Viamão e a oeste com o Lago Guaíba, conforme ilustrado pela Figura 1.



**Figura 1.** Localização do Município de Porto Alegre e dos demais municípios integrantes da RMPA.

A capital constitui-se como município-sede da Região Metropolitana (RMPA), a qual foi criada em 1973 por meio de uma lei complementar. Atualmente está composta por 34 municípios, sendo que deste total apenas os referidos anteriormente configuram áreas limítrofes com Porto Alegre. Salienta-se, ainda, que dos municípios da RMPA, 13 apresentam maior significância em termos populacionais e de relacionamento com Porto Alegre, estando mais integrados formando um tecido urbano único. A RMPA ocupa uma



área de 10.345,45 km<sup>2</sup> e apresenta uma população total de 4,03 milhões de habitantes, correspondendo a 37,7% da população do Estado.

Em relação às características populacionais de Porto Alegre, em 2010 a população total foi de 1.409.351 habitantes, representando aproximadamente 13% da população do Estado e apresentando-se demograficamente com uma densidade em torno de 2.837,52 hab/km<sup>2</sup>, conforme censo realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Segundo estimativas do IBGE para o ano de 2013 este dado populacional atingiu o valor de 1.467.816 habitantes. A Tabela 1 demonstra a evolução da população do Município segundo os censos e sua análise demonstra que houve redução da percentagem do crescimento entre os anos censitários ao longo da década de 1970 até 2010. Observa-se que neste período o maior crescimento populacional ocorreu entre os anos de 1970 e 1980, em 27%, enquanto no último censo (2010) com relação ao anterior, ocorreu um crescimento da população de apenas 4%.

**Tabela 1.** Evolução populacional do Município de Porto Alegre – Censos demográficos

Ano	População	Crescimento (%)
<b>1970</b>	885.545	-
<b>1980</b>	1.125.478	27,09
<b>1991</b>	1.263.403	12,25
<b>2000</b>	1.360.590	7,69
<b>2010</b>	1.409.351	3,58
<b>2012<sup>1</sup></b>	1.416.714	-
<b>2013<sup>2</sup></b>	1.467.816	-

<sup>1</sup> Valores referentes ao ano de 2012 trata de estimativa da população residente com data de referência 1º de julho de 2012.

<sup>2</sup> Valores referentes ao ano de 2013 trata de estimativa da população residente com data de referência em 1º de julho de 2013.

Fonte: IBGE

Porto Alegre conta atualmente com 81 bairros oficiais, cujos limites estão definidos por 28 leis específicas. Ainda existem algumas áreas do território sem denominação oficial (como Zonas Indefinidas) e que são conhecidas pela população por nomes locais, como é caso do Morro Santana, Passo das Pedras e Aberta dos Morros. Os bairros da cidade estão distribuídos ao longo da área territorial da cidade, abrangendo as zonas norte, sul, leste, oeste (nas ilhas do lago Guaíba) e na área central, que em razão de seu processo de ocupação, apresenta-se localizada na região peninsular junto ao lago. Destaca-se que após diversos incentivos políticos municipais a cidade sofreu uma descentralização das atividades que eram tradicionalmente localizadas no centro, gerando, com isso novos centros regionais que se consolidaram ao longo das últimas décadas. Esta política permitiu a constituição de novos polos de atração em razão, tanto dos serviços e comércios, quanto das indústrias consolidadas em diferentes regiões. Contudo, apesar deste processo, o centro histórico permanece ainda hoje como um grande polo comercial e de serviços, atraindo grande número de viagens.



## 2.2. Atividades Econômicas

Com relação às características econômicas, Porto Alegre desenvolve atividades nas áreas de serviço, indústria e agropecuária. De acordo com a FEE, dentro dos setores envolvidos na economia, aponta-se o setor de serviços com maior valor adicionado bruto ao PIB, sendo seguido pelo setor industrial e agropecuário, conforme demonstrado na figura 2. Ressalta-se que os referidos setores constituem apenas uma parte da contribuição do PIB total do município.



**Figura 2.** Representação gráfica da contribuição dos setores econômicos ao PIB de Porto Alegre.

Segundo a Fundação de Economia e Estatística (FEE), em 2010 o Produto Interno Bruto (PIB) do município foi de R\$ 43.038.100. A Tabela 2 demonstra a variação do PIB no período de 2000 a 2010, conforme IBGE.

**Tabela 2.** Variação do PIB de Porto Alegre

Ano	PIB (x 1000)	Variação acumulada (%)
2000	16.510.641	5,9%
2001	17.746.589	7,5%
2002	20.389.623	14,9%
2003	21.871.109	7,3%
2004	23.780.238	8,7%
2005	28.132.955	18,3%
2006	30.130.789	7,1%
2007	33.590.020	11,5%
2008	35.844.547	6,7%
2009	36.873.055	2,9%
2010	43.038.100	16,7%

Fonte. IBGE



### **3. Sistema Municipal de Transporte Público e de Circulação (SMTPC)**

De acordo com a Lei 8.133 de 12 de janeiro de 1998, o Sistema Municipal de Transporte Público e de Circulação (SMTPC) é definido como a função urbana responsável pela circulação de pessoas, veículos e mercadorias no Município de Porto Alegre, sendo estruturado e fiscalizado pelo Poder Público Municipal através da Secretaria Municipal dos Transportes (SMT) e da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC).

Ainda de acordo com a Lei 8.133/98, a SMT é o órgão de planejamento, regulamentação e concessão do SMTPC e a EPTC é o órgão de operação, controle e fiscalização do Sistema de Transporte Público e de Circulação - STPC, em especial, a fiscalização do trânsito e a gestão da Câmara de Compensação Tarifária - CCT do serviço de transporte coletivo.

### **4. Sistema de Transporte Público de Passageiros de Porto Alegre**

O serviço de transporte público de passageiros é considerado de caráter essencial, cuja prestação, pressupõe serviço adequado, observando as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, universalidade, bom atendimento e modicidade de tarifas.

Os serviços de transporte existentes em Porto Alegre classificam-se em:

- Sistema de transporte coletivo por ônibus;
- Sistema de transporte seletivo por lotação;
- Sistema de transporte individual por táxi;
- Sistema de transporte especial escolar;
- Sistema de transporte cicloviário;
- Sistema de transporte hidroviário.

#### **4.1. Sistema de transporte coletivo por ônibus**

O sistema de transporte coletivo de passageiros por ônibus de Porto Alegre é formado por 424 linhas de ônibus, que atendem uma demanda de 1,1 milhão de passageiros por dia útil. A frota cadastrada é de 1.704 veículos, onde 399 possuem ar-condicionado e 998 são adaptados para cadeirantes (base 2013).

O sistema é operado por 13 empresas, incluindo a empresa pública Carris. A rede de atendimento está dividida em bacias operacionais, operadas por três consórcios de empresas privadas, cuja função preferencial é a operação de linhas radiais, interbairros e alimentadoras; e a empresa operadora pública Carris, que opera a chamada bacia pública, com linhas transversais, linhas circulares do centro e linhas radiais.

De acordo com dados de caracterização do diagnóstico apresentado PITM Urb, a maior parte das linhas do sistema ônibus do município é radial, representando 73% do sistema, seguidas pelas transversais e de retorno. A concentração de viagens radiais que são oferecidas com destino ao centro é claramente observada. Na hora pico da manhã, 77%



da oferta do serviço de ônibus municipais estão neste conjunto de linhas, valor que se eleva para 79% na hora pico da tarde.

Na Tabela 3, a seguir, estão apresentadas as principais características físicas e operacionais dos serviços de ônibus municipais de Porto Alegre, segundo os 3 consórcios privados e a empresa pública Carris.

**Tabela 3.** Dados operacionais do sistema de transporte coletivo por ônibus existente em Porto Alegre (2013)

Bacia	Linhas	Frota Cadastrada	Viagens/ dia útil	Passageiros/ dia útil
Norte/Nordeste	114	443	6.138	273.069
Leste/Sudeste	110	387	6.217	238.839
Sul	164	503	7.375	314.386
Pública	36	371	4.369	257.249
<b>Total</b>	<b>424</b>	<b>1.704</b>	<b>24.099</b>	<b>1.083.543</b>

Fonte: EPTC, 2013

Nas Tabelas 4 e 5, a seguir, pode ser visualizado o perfil de distribuição anual (referência 2013) dos passageiros transportados, das viagens e rodagem realizadas pelas linhas de ônibus de Porto Alegre.

**Tabela 4.** Perfil de distribuição do passageiro transportado no sistema ônibus (STO/2013)

Dados	Mês	Bacia Operacional				
		Norte/ Nordeste	Leste/ Sudeste	Sul	Pública	Total
Passageiro transportado	jan	6.314.548	5.393.155	7.064.369	5.629.108	24.401.180
	fev	5.482.504	4.660.372	6.154.958	4.674.846	20.972.680
	mar	6.872.907	6.111.150	8.018.991	6.438.731	27.441.779
	abr	7.313.545	6.470.103	8.506.846	7.042.173	29.332.667
	mai	7.135.362	6.390.929	8.362.797	6.664.136	28.553.224
	jun	6.732.454	5.967.414	7.816.754	6.467.435	26.984.057
	jul	6.715.996	5.950.224	7.819.319	6.060.594	26.546.133
	ago	6.776.930	6.236.402	8.048.193	6.623.577	27.685.102
	set	6.617.260	6.080.125	7.863.790	6.416.918	26.978.093
	out	7.393.037	6.698.326	8.693.362	7.056.061	29.840.786
	nov	6.834.355	6.246.051	8.043.693	6.371.023	27.495.122
	dez	6.490.940	5.874.069	7.604.355	5.722.954	25.692.318



**Tabela 5.** Perfil de distribuição do número de viagens e rodagem do sistema ônibus

Dados	Mês	Bacia Operacional				
		Norte/ Nordeste	Leste/ Sudeste	Sul	Pública	Total
Viagens	jan	162.244	153.391	176.499	110.330	602.464
	fev	143.145	135.723	156.297	96.263	531.428
	mar	160.939	158.920	185.159	114.192	619.210
	abr	164.430	161.881	189.197	116.949	632.457
	mai	162.776	163.867	188.970	115.849	631.462
	jun	155.009	159.006	181.963	112.991	608.969
	jul	159.683	167.560	189.828	114.547	631.618
	ago	159.092	168.909	190.144	116.441	634.586
	set	154.102	159.027	180.783	110.034	603.946
	out	166.888	172.275	196.323	119.669	655.155
	nov	154.372	159.065	181.367	108.577	603.381
	dez	160.171	164.415	186.460	110.344	621.390
Rodagem (km)	jan	2.761.065	2.168.836	2.980.516	1.864.124	9.774.541
	fev	2.431.191	1.919.423	2.643.936	1.635.297	8.629.847
	mar	2.734.151	2.239.144	3.121.833	1.944.300	10.039.429
	abr	2.792.031	2.278.231	3.183.114	1.992.119	10.245.496
	mai	2.766.396	2.290.352	3.165.196	1.978.028	10.199.971
	jun	2.647.586	2.210.531	3.052.095	1.936.802	9.847.015
	jul	2.730.051	2.331.851	3.180.384	1.964.103	10.206.389
	ago	2.716.474	2.348.103	3.183.058	2.015.919	10.263.554
	set	2.615.781	2.208.590	3.026.996	1.919.683	9.771.050
	out	2.824.972	2.399.046	3.288.695	2.087.593	10.600.306
	nov	2.612.138	2.207.737	3.042.630	1.899.940	9.762.445
	dez	2.715.523	2.284.712	3.128.714	1.927.892	10.056.841

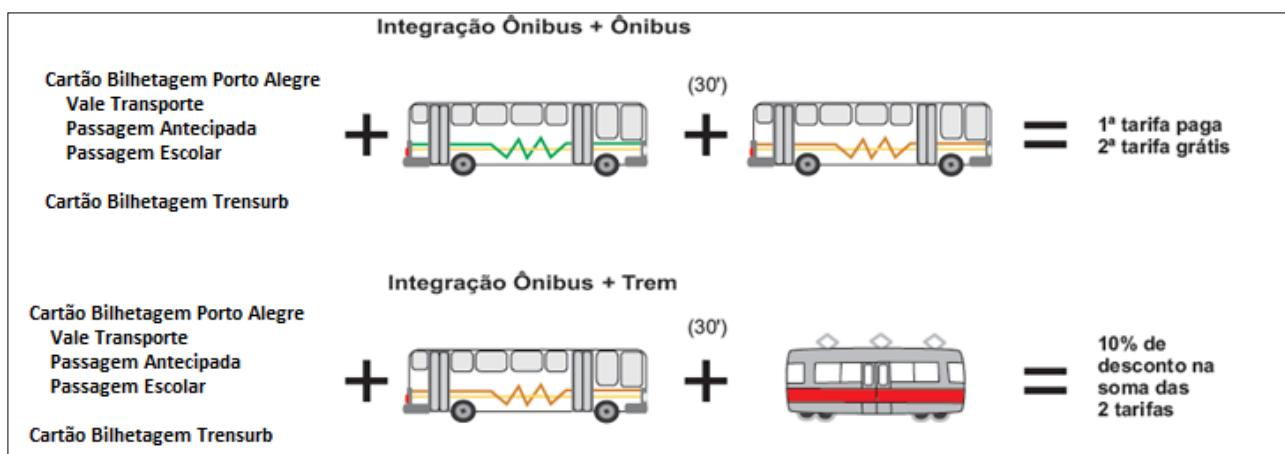
Fonte: STO/2013

Em 2008, consolidou-se a implantação do sistema de bilhetagem eletrônica, que possibilitou aos usuários a integração tarifária, aos operadores a diminuição das fraudes e aos empregadores, a redução das despesas com vale-transporte.

A política de integração implantada garante ao usuário utilizar duas linhas mediante o pagamento da tarifa única, desde que o usuário embarque em até 30 (trinta) minutos após o final do tempo de viagem programado do primeiro embarque, conforme mostra a Figura 3. Este benefício é válido para usuário portador do cartão de transporte comum (usuário



passe antecipado e vale transporte) e estudante, não abrangendo os usuários que pagam em dinheiro.



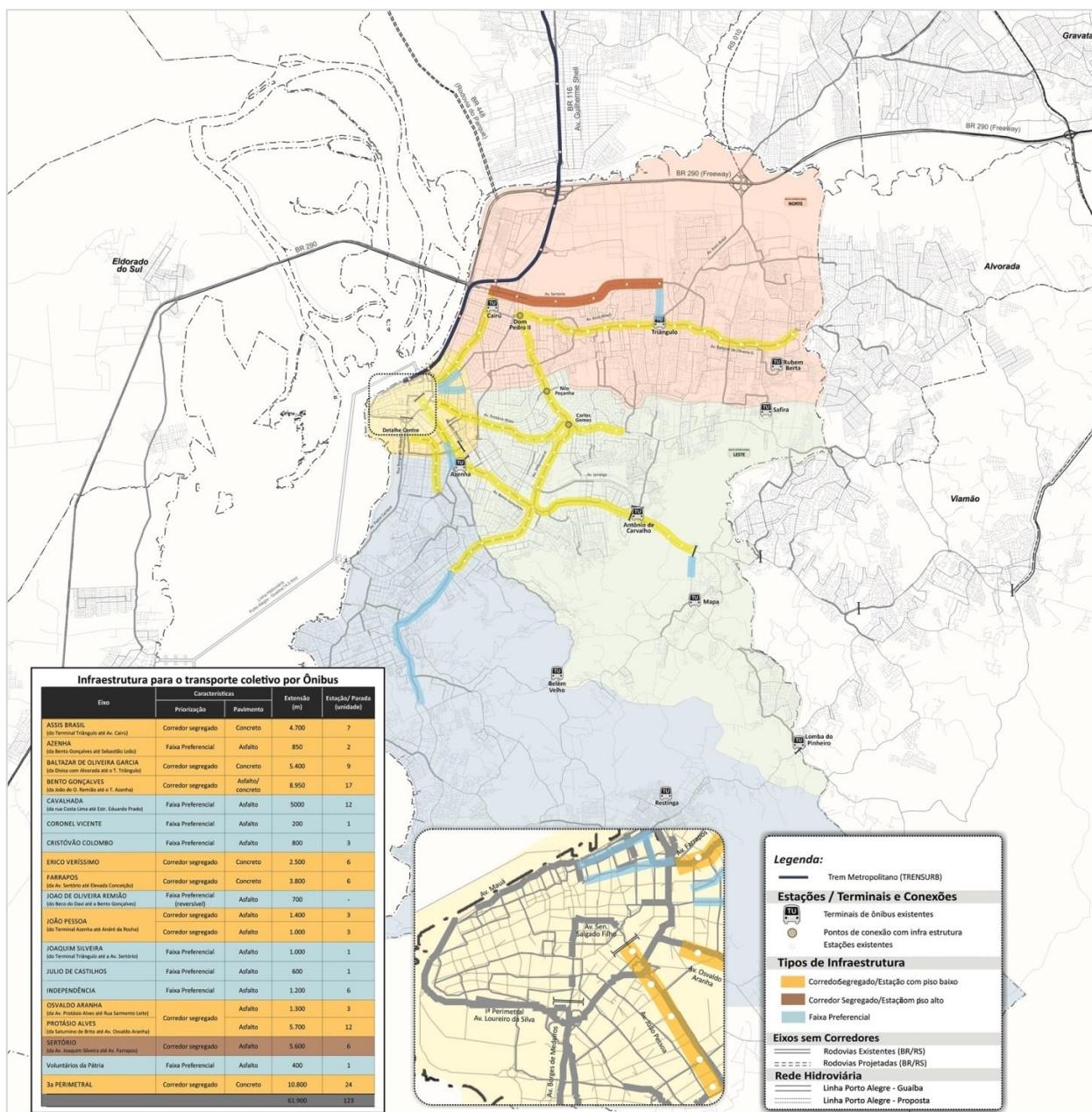
**Figura 3.** Integração tarifária no sistema de transporte coletivo por ônibus

A infraestrutura da rede de ônibus de Porto Alegre conta com quase 62 km de corredores exclusivos e/ou faixas preferenciais para o transporte coletivo, 125 estações de embarque e desembarque nos corredores, e mais de 5.000 paradas de ônibus dispostas pelas vias da cidade.

Na Tabela 6 e na Figura 4, apresentadas a seguir, encontra-se representado o detalhamento dos eixos que possuem infraestrutura com priorização para o transporte coletivo em Porto Alegre. Uma cópia do mapa da Figura 4 estará disponível no ANEXO I A - Situação atual da infraestrutura para o sistema de transporte coletivo por ônibus.

**Tabela 6.** Infraestrutura com priorização para o transporte coletivo por ônibus (2013)

Eixo	Características		Extensão (m)	Estações/Paradas
	Priorização	Pavimento		
Assis Brasil	Corredor exclusivo	Concreto	4.700	7
Azenha	Faixa preferencial	Asfalto	850	2
Baltazar de O. Garcia	Corredor exclusivo	Concreto	5.400	9
Bento Gonçalves	Corredor exclusivo	Asfalto/ concreto	8.950	17
Brasil	Faixa Preferencial	Asfalto	900	
Cavalhada	Faixa preferencial	Asfalto	5.000	12
Coronel Vicente	Faixa preferencial	Asfalto	200	1
Cristóvão Colombo	Faixa preferencial	Asfalto	800	3
Erico Veríssimo	Corredor exclusivo	Concreto	2.500	6
Farrapos	Corredor exclusivo	Concreto	3.800	6
Francisco Trein	Faixa preferencial	Asfalto	950	3
Joa de O. Remião	Faixa preferencial (reversível)	Asfalto	700	-
João Pessoa	Corredor exclusivo	Asfalto	2.400	6
Joaquim Silveira	Faixa preferencial	Asfalto	1.000	1
Julio de Castilhos	Faixa preferencial	Asfalto	600	1
Independência	Faixa preferencial	Asfalto	1.200	6
Osvaldo Aranha	Corredor exclusivo	Asfalto	1.300	3
Protásio Alves	Corredor exclusivo	Asfalto	5.700	12
Sertório	Corredor segregado	Asfalto	5.600	6
Voluntários da Pátria	Faixa preferencial	Asfalto	400	1
3ª Perimetral	Corredor exclusivo	Concreto	10.800	24
			<b>63.750</b>	<b>126</b>



**Figura 4.** Situação atual da infraestrutura para o sistema de transporte coletivo por ônibus (2013)

#### 4.2. Sistema de transporte seletivo por lotação

O sistema seletivo por lotação caracteriza-se pelo transporte de passageiros sentados, executado por veículos de apenas uma porta, mediante o pagamento de uma tarifa especial e diferenciada, fixada pelo Poder Público Municipal. O serviço de lotação foi criado por Lei Municipal nº 4.187 de 1977, para suprir uma lacuna existente entre o transporte público convencional (por ônibus) e o individual. Este serviço é regulamentado e gerido pela SMT/EPTC, estando organizado na forma de permissões, tanto aos proprietários individuais de veículos, quanto às empresas.

O sistema seletivo por lotação comprehende as categorias convencional e especial.



## Convenционал

A categoria convencional do sistema de lotação opera atualmente com 403 veículos do tipo micro-ônibus, com capacidade máxima de 21 (vinte e um) lugares, todos equipados com ar condicionado, distribuídos em 29 linhas e 18 desmembramentos. A tarifa é fixada entre 1,4 e 1,5 vezes o valor da tarifa do ônibus, de acordo com o disposto na Lei 9.229 de 09 de outubro de 2003.

A Lei Municipal 4.187/76 criou o serviço de transporte seletivo por lotação, dando preferência para exploração do serviço aos permissionários de táxi existentes à época. A única exigência, em termos do veículo para prestar o serviço, era de que o mesmo deveria contar com quatro portas.

A categoria convencional do sistema de lotação transportou diariamente, em 2011, em média, aproximadamente de 57 mil passageiros.

## Especial

A categoria especial do sistema seletivo por lotação foi instituída através do Decreto Municipal 11.110/2011, visando à operação nas linhas dos Bairros Belém Novo, Chapéu do Sol, Ponta Grossa e Restinga, dentre outros, que possuam trajeto com extensão total, considerando ida e volta, igual ou superior a 50km (cinquenta quilômetros), desde que registrem comprovada viabilidade técnica, operacional e econômica pelo órgão gestor.

Em 2012, o município de Porto Alegre lançou edital de licitação para a delegação de permissão das linhas Restinga e Belém Novo. Em 10/07/2014, foi assinado o contrato com a vencedora, Empresa Inova Sul transporte Seletivo Ltda.

O novo serviço entrou em operação com bilhetagem eletrônica, acessibilidade universal e ar-condicionado em toda a frota. A frota operacional é composta por 16 veículos para a linha da Restinga, 14 veículos para a linha do Belém Novo e frota reserva de 10% (2 veículos para cada linha).

A categoria especial opera com tarifa idêntica à da categoria de lotação comum e com veículos com capacidade para até 25 (vinte e cinco) passageiros sentados.

## **4.3. Sistema de transporte individual por táxi**

De acordo com a Lei nº 11.582, de 21 de fevereiro de 2014, o Serviço Público de Transporte Individual por Táxi tem, por objeto, o atendimento à demanda de transporte ágil, confortável, seguro e individual da coletividade e, dado o seu relevante interesse local, constitui um serviço público essencial, nos termos do capítulo III da Lei nº 8.133, de 12 de janeiro de 1998, e alterações posteriores, de titularidade do Município de Porto Alegre.

A frota total de táxi em Porto Alegre é de 3.918 carros, resultando numa média de 360 habitantes por carro. Existem aproximadamente 10.508 condutores de táxi cadastrados na EPTC, prestando esse tipo de serviço. Cada táxi percorre, em média, 5 mil quilômetros por mês. A idade média da frota de táxi é de 3,4 anos.



Quanto à infraestrutura desse modal de transporte, informa-se que, existem 193 pontos fixos e 171 pontos livres em Porto Alegre.

No mês de setembro de 2014, com o objetivo modernizar o sistema, dimensionar a frota, monitorar e garantir maior segurança através da disponibilização do “botão de pânico” interligado à Brigada Militar e à EPTC, a Prefeitura iniciou o processo de implantação do GPS no sistema táxi.

Os principais pontos da cidade, tais como, Rodoviária, Aeroporto e Hospital de Clínicas, contavam, respectivamente, com 382, 210 e 43 táxis disponíveis para o público alvo. Para ampliar a qualificação do sistema, a Prefeitura de Porto Alegre planeja a licitação de concessões de táxi na modalidade acessível.

#### **4.4. Sistema de transporte especial escolar**

O sistema de transporte escolar em Porto Alegre é instituído pela Lei nº 6.091/88, disciplinado pela Lei Municipal 8.133/98 e regulamentado pelo Decreto Municipal 15.938/08 que estabelece o regulamento de operação e controle do transporte escolar.

Este sistema conta com 623 veículos (617 ativos), sendo 43 kombis, com idade média de 5,69 anos, 572 micro-ônibus, com idade média de 7,27 anos e 3 ônibus, com idade média de 8,5 anos, totalizando uma média geral de idade da frota em 7,16 anos, dentro do limite máximo estabelecido pelo Decreto 15.938/08 de 10 anos para os tipo automóvel e de 15 anos para tipo micro e ônibus.

Da frota total, 185 veículos contam com ar-condicionado (dados de 2011). A prestação do serviço é feita por 475 pessoas físicas e 148 jurídicas. O número de escolas com prefixos vinculados e de estudantes cadastrados por esse serviço, em Porto Alegre, é de, respectivamente, 415 escolas e 16.219 (2012) estudantes.

#### **4.5. Sistema de Transporte Cicloviário**

Porto Alegre segue implantando o Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI), aprovado em 2009, com o objetivo de incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte, dotando a cidade de instrumentos e infraestrutura eficazes para a implantação de uma rede cicloviária que propicie segurança e comodidade para o ciclista. Tal objetivo alinha-se às diretrizes estabelecidas em nível municipal pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental (PDDUA) e, em nível nacional, pelo Ministério das Cidades que priorizam os meios de transporte não motorizados, por suas características de maior sustentabilidade social, urbanística e ambiental.

As principais ciclovias existentes são: ciclovia da Ipiranga, ciclovia de Ipanema, ciclovia da Av. Diário de Notícias, ciclovia da Restinga, ciclovia da José do Patrocínio (Cidade Baixa), ciclovia Sete de Setembro (Centro), ciclovia da Av. Adda Mascarenhas (bairro Jardim Itú Sabará), ciclovia da Juscelino Kubitschek de Oliveira (bairro Rubem Berta), ciclovia Estrada das Três Meninas, ciclovia da Av. Chuí, ciclovia Vasco da Gama/ Irmão José Otão, ciclovia General João Telles, ciclovia Barros Cassal e ciclofaixa da Av. Icaraí.

## 4.6. Sistema de Transporte Hidroviário

Em cumprimento à lei municipal 6384/1989 e ao PDDUA, que prevê o desenvolvimento de sistema de transporte por via fluvial como estratégia de mobilidade urbana, está sendo desenvolvido o projeto de transporte hidroviário que visa integrar-se ao sistema urbano e metropolitano de transporte coletivo.

Além de cumprir com as determinações legais do município e aproveitar a potencialidade regional, este modal justifica-se como uma alternativa sustentável de transporte urbano e metropolitano e, por estar atrelado à existência de corpos d'água navegáveis, com posicionamento espacial restrito em relação à extensão territorial do município, o transporte hidroviário necessita do transbordo por outros modais. Desta forma, configura-se como um modo adicional aos modais já existentes, sendo considerado um sistema complementar.

Atualmente, o transporte hidroviário de passageiros entre o município de Guaíba e o cais do porto da capital é explorado pela empresa CatSul, vencedora de concorrência realizada pela METROPLAN no ano de 2010. Desde dezembro de 2014 a mesma empresa opera, em caráter experimental, um ramal urbano que liga o Cais do Porto Central ao Pier do Bairro Cristal, conforme Figura 4.



**Figura 4.** Sistema Hidroviário em Operação.



Durante os estudos técnicos para viabilização das referidas linhas foi identificada a necessidade de implantação de infraestrutura básica, em água e em terra, que permitam a operação das linhas de acordo com as normas de segurança de navegação. Em água, a Empresa Pública de Transporte e Circulação não dispõe dos requisitos legais e técnicos exigidos pelos órgãos competentes para desenvolver e implantar essa infraestrutura.

As etapas para obtenção das licenças necessárias são diversas e inter-relacionadas, envolvem instituições da esfera municipal, estadual e federal e trazem em sua dimensão aspectos peculiares para cada área do município, tendo em vista que a orla de Porto Alegre apresenta distintas configurações, tanto em relação ao meio físico quanto ao seu uso.

A promoção do desenvolvimento do Transporte Hidroviário de Passageiros do Município de Porto Alegre tem como princípio o cumprimento das funções sociais da Cidade, nos termos da Lei Orgânica do Município de Porto Alegre, garantindo:

- Desenvolvimento de sistema de transporte coletivo de passageiros por via fluvial, aproveitando as potencialidades regionais, conforme previsto no PDDUA;
- A promoção da qualidade de vida e do ambiente por meio do desenvolvimento da mobilidade urbana sustentável e da acessibilidade universal;
- O uso do espaço público de uma maneira mais democrática e justa;
- A integração das ações públicas e privadas por meio de programas e projetos de atuação;
- O enriquecimento cultural da cidade pela diversificação, atratividade, competitividade e pela inclusão social.

## 5. Sistema de Transporte Metropolitano

O sistema de transporte coletivo de passageiros entre Porto Alegre e a RMPA está dividido nos seguintes subsistemas:

- Ônibus
- Trem
- Aeromóvel
- Hidroviário

### 5.1. Ônibus

O serviço de transporte coletivo por ônibus em operação na RMPA é gerenciado pela METROPLAN, que assumiu as atribuições do DAER a partir de 1999, com a criação do Sistema Estadual de Transporte Metropolitano Coletivo de Passageiros (SETM) e do Conselho Estadual de Transporte Metropolitano Coletivo de Passageiros (CETM). De acordo com o PITM Urb as linhas de ônibus da RMPA é responsável pelo transporte de 12,1 milhões de passageiros/mês.

### 5.2. Trem

A Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A (Trensurb) opera, desde 1985, o trem metropolitano ao longo do eixo norte da RMPA. A implantação deste modal justificou-se



pelo atendimento das populações dos municípios de Porto Alegre, Canoas, Esteio e Sapucaia do Sul, visando à redução do fluxo de veículos na BR116. Atualmente o trem metropolitano atende também os municípios de São Leopoldo e Novo Hamburgo.

### **5.3. Aeromóvel**

A Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. (Trensurb) iniciou em 2013 a operação de uma linha de aeromóvel entre a Estação Aeroporto da Trensurb e o Terminal 1 do Aeroporto Internacional Salgado Filho, em Porto Alegre.

O Aeromóvel trata-se de uma tecnologia desenvolvida pelo Grupo Coester, classificado na categoria de APM (*Automated People Mover*), devido ao fato de sua operação ser totalmente automatizada. Ele opera em via elevada, através de veículos leves, não motorizados e de propulsão pneumática.

### **5.4. Hidroviário**

A empresa Catsul, após processo licitatório realizado pela Metroplan em 2010, tornou-se responsável pela operação de linha de transporte hidroviário entre os municípios de Guaíba e Porto Alegre. De acordo com dados disponibilizados no site da empresa, o sistema transporta uma média de 70 mil passageiros/mês.