

Diagnóstico da Mobilidade Urbana

2ª CONSULTA PÚBLICA

SETEMBRO DE 2026



PARTICIPE!
SUA CIDADE SE MOVE COM VOCÊ.



Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Maceió

Prefeitura Municipal de Maceió

Diagnóstico da Mobilidade Urbana de Maceió

28 de agosto de 2026

FICHA TÉCNICA | FGV PROJETOS

PRESIDENTE | FGV

Carlos Ivan Simonsen Leal

DIRETOR EXECUTIVO | FGV PROJETOS

Luiz Carlos Guimarães Duque

DIRETOR DE ESTRATÉGIA E MERCADO | FGV PROJETOS

Irineu Rodrigues Frare

GERENTE EXECUTIVO DO PROJETO

José Bento Carlos Amaral Jr.

COORDENADOR PMO DO PROJETO

Pierre Oberson de Souza

COORDENADOR TÉCNICO DO PROJETO

Orlando Cattini Jr.

EQUIPE TÉCNICA

Barbara Aparecida de Souza

Clara Cruzeiro Ladeira

Gisela Barroso Istamati

Janaina Urzeda Ferreira

Joelson Oliveira Sampaio

Ramon Vinícius de Moraes

Riquelme Paulino Ponciano Souza

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Vetores de Crescimento Urbano e das Áreas de Expansão Populacional	29
Figura 2 - Distribuição das linhas municipais de Maceió por trecho viário	56
Figura 3 - Articulação entre os instrumentos normativos vigentes de Maceió e sua incidência sobre a mobilidade urbana	95
Figura 4 - Zoneamento urbano e Corredores de Atividades Múltiplas do Município de Maceió	96
Figura 5 - Zonas de Interesse Ambiental e Paisagístico do Município de Maceió	99
Figura 6 - Mapa de relevo e declividade da área urbana de Maceió	100
Figura 7 - Zonas Especiais de Preservação Cultural da área urbana de Maceió	103
Figura 8 - Sistema Municipal de Saneamento Básico de Maceió	105
Figura 9 - Sistema Municipal de Mobilidade de Maceió	110
Figura 10 - Capa do Plano Diretor de Transportes Urbanos de Maceió (1982)	114
Figura 11 - Zonas Especiais de Interesse Social de Maceió	117
Figura 12 - Macrozoneamento urbano do Município de Maceió	120
Figura 13 - Áreas para aplicação dos instrumentos da política urbana em Maceió	123
Figura 14 - Regiões Administrativas do Município de Maceió	126
Figura 15 - Macrozoneamento territorial de Maceió	132
Figura 16 - Zoneamento urbano de Maceió	134
Figura 17 - ZEIS	137
Figura 18 - Mobilidade: elementos estruturantes e não estruturantes	140
Figura 19 - Perfis viários por tipologia de via	141
Figura 20 - Centralidades	143
Figura 21 - Diagnóstico Geral – Calçadas e Travessias	163
Figura 22 - Diagnóstico Calçadas e Travessias – Trecho 1 (Acesso Nordeste)	164
Figura 23 - Diagnóstico Calçadas e Travessias – Trecho 2 (Lagoa–Ciduniver)	165
Figura 24 - Diagnóstico Calçadas e Travessias – Trecho 3 (Orla–Pontal)	166
Figura 25 - Diagnóstico Calçadas e Travessias – Trecho 4 (Fernandes–Afrânio)	167
Figura 26 - Hierarquia Viária de Maceió	169
Figura 27 - Barreiras urbanas de Maceió	170
Figura 28 - Linhas de desejo no pico manhã (modos motorizados) – Fluxos abaixo de 30 viagens por par O-D no período de pico (6h às 8h)	172
Figura 29 - Linhas de desejo no pico manhã (modos motorizados) – Fluxos acima de 30 viagens por par O-D no período de pico (6h às 8h)	173

Figura 30 - Origens (esquerda) e dos destinos (direita) das viagens motorizadas no pico manhã	175
Figura 31 - Volumes de tráfego em 24h de um dia útil.	178
Figura 32 - Mapa dos municípios que compõem a Região Metropolitana de Maceió	180
Figura 33 - Estrutura do Sistema de Mobilidade Urbana da RMM – Transporte Coletivo	181
Figura 34 - Espacialização das linhas de transporte coletivo por ônibus	183
Figura 35 - Espacialização dos lotes territoriais da concessão do transporte coletivo – Município de Maceió	185
Figura 36 - Eixos estruturantes de Maceió	187
Figura 37 - Principais corredores de transporte	188
Figura 38 - Localização dos Terminais	189
Figura 39 - Pontos de parada do transporte coletivo municipal de Maceió	194
Figura 40 - Novo modelo de abrigo integra padrão do BRT Maceió e qualifica os espaços públicos da cidade	195
Figura 41 - Localização dos pátios e garagens dos ônibus	198
Figura 42 - Espacialização das linhas de ônibus – Município de Maceió	199
Figura 43 - Linhas por trecho - Linhas municipais de Maceió	204
Figura 44 - Linhas por parada - Linhas municipais de Maceió	205
Figura 45 - Oferta de viagens na HPM das linhas de ônibus por trecho viário - Sistema Municipal	207
Figura 46 - Tempo de caminhada médio entre os nós e a parada de ônibus mais próxima	210
Figura 47 - Viagens por Origem e por Destino - Hora pico manhã (6 horas)	219
Figura 48 - Fluxo de passageiros – Hora pico da manhã (6 horas)	220
Figura 49 - Viagens por Origem e por Destino - Hora pico tarde (17 horas)	222
Figura 50 - Fluxo de passageiros – Hora pico da tarde (17 horas)	223
Figura 51 - Espacialização das linhas de ônibus – Município de Rio Largo	225
Figura 52 - Espacialização das linhas de ônibus – Metropolitano	226
Figura 53 - Localização do sistema sobre trilhos – linhas e estações	230
Figura 54 - Espacialização das 17 regiões inspecionadas (“A” a “Q”) sobre o mapa de centralidades urbanas	265
Figura 55 - Trecho 1 (Acesso Nordeste)	266
Figura 56 - Trecho 2 (Lagoa-Cidade Universitária)	267
Figura 57 - Trecho 3 (Orla-Pontal)	267
Figura 58 - Trecho 4 (Fernandes-Afrânio)	268

Figura 59 - Diagnóstico Geral - Segurança do Trânsito (150km / 17 regiões)	269
Figura 60 - Diagnóstico Geral - Segurança do Trânsito (102km / 4 trechos)	269
Figura 61 - Diagnóstico Geral - Calçadas e Travessias (150 km / 17 regiões)	271
Figura 62 - Diagnóstico Geral - Calçadas e Travessias (102 km / 4 regiões)	271
Figura 63 - Diagnóstico Geral - Sinalização Viária (150 km / 17 regiões).....	272
Figura 64 - Diagnóstico Geral - Sinalização Viária (102 km / 4 regiões).....	272
Figura 65 - Diagnóstico Geral - Dimensões das Vias (150 km / 17 regiões).....	273
Figura 66 - Diagnóstico Geral - Dimensões das Vias (102 km / 4 regiões).....	273
Figura 67 - Localização dos terminais e pontos de integração	275
Figura 68 - Polos Geradores de Viagens	284
Figura 69 - Rodovias da hinterlândia do Porto de Maceió	286
Figura 70 - Volumes de Tráfego para Caminhões – Pontos Externos	289
Figura 71 - Volumes de Tráfego para Caminhões Percentual – Pontos Externos	290
Figura 72 - Volumes de Tráfego para Caminhões – Pontos Internos	292
Figura 73 - Volumes de Tráfego para Caminhões Percentual – Pontos Internos	294
Figura 74 - Localização da Orla de Maceió	296
Figura 75 - Sinalização da norma regulamentar.....	298
Figura 76 - Rotas de Carga no eixo Porto-Norte de Maceió.....	300
Figura 77 - Ponto 12	301
Figura 78 - Exemplos de Caminhões pesados na Orla	302
Figura 79 - Regiões de análise com base no Mapa de Centralidades.....	315

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - População por bairro em Maceió (Censo 2022)	30
Tabela 2 - Distância média estimada de deslocamento por Região Administrativa (ordem de grandeza)	39
Tabela 3 - Parâmetros do modelo logístico de projeção populacional.....	70
Tabela 4 - População projetada e densidade demográfica (Maceió 22-45).....	72
Tabela 5 - População, frota total e taxa de motorização (Maceió, 2022–2045)	75
Tabela 6 - Síntese por região administrativa: população, crescimento e densidade demográfica (2022–2045)	79
Tabela 7 - Macrozona (interpretação territorial) e distribuição populacional (2022–2045).....	81
Tabela 8 - Top 15 bairros por população e acréscimo projetado (2022–2045).....	83
Tabela 9 - Bairros com maiores densidades demográficas (2022 e projeção 2045).....	85
Tabela 10 - Síntese territorial: macrozonas, crescimento e implicações para mobilidade (2022– 2045)	87
Tabela 11 - Perfil Viário por tipologia de via	140
Tabela 12 - Trechos, vias componentes e extensão inspecionada - Inventário Adicional.....	160
Tabela 13 - Média da frota municipal de ônibus de Maceió para julho a dezembro de 2023 e 2024 para janeiro a novembro por empresa	196
Tabela 14 - Dados operacionais por empresa (dia útil) – Linhas municipais de Maceió	200
Tabela 15 - Histórico tarifário – Linhas municipais de Maceió	201
Tabela 16 - Número de linhas por tipo de serviço	227
Tabela 17 - Dados operacionais por empresa (dia útil) – Linhas convencionais metropolitanas com trecho em Maceió	227
Tabela 18 - Tarifas das linhas metropolitanas.....	228
Tabela 19 - Potencial da participação da produção de açúcar no estado do Alagoas na movimentação de Granéis Sólidos do Porto de Maceió	287
Tabela 20 - Indicadores da Frota	308
Tabela 21 - Frota e demanda.....	309
Tabela 22 - Oferta, capacidade e demanda	310
Tabela 23 - Evolução Demográfica	311
Tabela 24 - Impacto do evento do centro histórico (caso Braskem)	313
Tabela 25 - Gargalos territoriais.....	313
Tabela 26 - Vias para Inventário Viário inicial de Maceió	315
Tabela 27 - Vias para Inventário Viário adicional de Maceió	319

Tabela 28 - Trechos, vias e extensão total.....	327
Tabela 29 - Resumo dos Projetos.....	332
Tabela 30 - Acidentes atendidos – 2023 e 2024	338
Tabela 31 - Impactos sobre a Mobilidade Urbana	340

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Evolução dos passageiros transportados nas linhas municipais de Maceió até 2025..	54
Gráfico 2 - População observada e projeção tendencial (Maceió, 1970–2045)	73
Gráfico 3 - Dinâmica comparada (índice 2022=100): população vs frota total (2022–2045).....	76
Gráfico 4 - Acréscimo populacional projetado por região administrativa (2022–2045)	80
Gráfico 5 - Bairros com a maior população estimada para 2045	84
Gráfico 6 - Bairros: relação entre população e densidade demográfica (2022)	85
Gráfico 7 - Distribuição horária das viagens totais na RMM (exceto modo a pé).....	176
Gráfico 8 - Linhas e veículos por empresa – Transporte Coletivo Municipal de Maceió	196
Gráfico 9 - Evolução das tarifas regulares – Linhas municipais de Maceió	202
Gráfico 10 - Evolução dos passageiros transportados nas linhas municipais de Maceió até 2020	212
Gráfico 11 - Evolução dos passageiros transportados nas linhas municipais de Maceió até 2025	213
Gráfico 12 - Distribuição percentual das categorias de pagamento para o sistema de transporte coletivo municipal de ônibus – outubro de 2024.....	214
Gráfico 13 - Curva horária de embarques – dia útil x fim de semana	215
Gráfico 14 - Intensidade horária de embarques por dia da semana	215
Gráfico 15 - Demanda diária de embarques – maio/2025 (SBE).....	216
Gráfico 16 - Perfil de frequência de uso mensal dos usuários.....	217
Gráfico 17 - Top 20 linhas por volume de embarques – maio/2025	217
Gráfico 18 - Participação de embarques por empresa – Transporte Coletivo Municipal de Maceió	224
Gráfico 19 - Divisão modal de Maceió.....	232
Gráfico 20 - Divisão modal nas capitais nordestinas	233
Gráfico 21 - Tipos de Veículos Utilizados.....	297
Gráfico 22 - Autorização para Acesso à Orla	299

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Áreas críticas e potenciais de expansão urbana e implicações para a mobilidade	44
Quadro 2 - Tipo de empreendimento x impacto na mobilidade urbana em Maceió	60
Quadro 3 - Principais Empreendimentos Geradores de Tráfego (EGTs) em Maceió	65
Quadro 4 - Regiões administrativas e composição por bairros (base Censo 2022).....	78
Quadro 5 - Instrumentos normativos de planejamento e ordenamento territorial de Maceió analisados neste capítulo.....	90
Quadro 6 - Estrutura da Lei Municipal nº 5.486/2005 (Plano Diretor de Maceió).....	92
Quadro 7 - Anexos do Plano Diretor de Maceió (Lei nº 5.486/2005)	93
Quadro 8 - Zonas de Interesse Ambiental e Paisagístico instituídas pelo Plano Diretor de 2005..	98
Quadro 9 - Níveis de proteção do patrimônio cultural no Plano Diretor de 2005	101
Quadro 10 - Síntese das condicionantes territoriais do Plano Diretor de 2005 e seus efeitos sobre a mobilidade urbana	106
Quadro 11 - Componentes da infraestrutura física do Sistema Municipal de Mobilidade e situação de implantação	108
Quadro 12 - Sobreposição entre eixos prioritários para transporte coletivo e Corredores de Atividades Múltiplas	111
Quadro 13 - Modalidades de Zonas Especiais de Interesse Social no Plano Diretor de 2005.....	115
Quadro 14 - Macrozoneamento do Município de Maceió e diretrizes de mobilidade associadas	118
Quadro 15 - Instrumentos da política urbana adotados pelo Plano Diretor de 2005.....	121
Quadro 16 - Regiões Administrativas do Município de Maceió e bairros que as compõem.....	125
Quadro 17 - Síntese das lacunas identificadas no arcabouço normativo vigente de Maceió	127
Quadro 18 - Comparação entre o Plano Diretor de 2005 e a minuta de revisão do Plano Diretor de 2026.....	152
Quadro 19 - Caracterização dos Terminais de Maceió - AL	190
Quadro 20 - Níveis acessibilidade.....	208
Quadro 21 - Empresas operadoras	227
Quadro 22 - Interfaces territoriais prioritárias entre drenagem e mobilidade	242
Quadro 23 - Síntese do Diagnóstico Regulatório dos Modos de Transporte no Município de Maceió	260
Quadro 24 - Competências institucionais da mobilidade urbana em Maceió.....	263
Quadro 25 - Tipologias dos nós de integração do transporte público de Maceió.....	277
Quadro 26 - Principais corredores viários de logística urbana de Maceió	278
Quadro 27 - Resumo do diagnóstico da logística urbana de última milha em Maceió	280

Quadro 28 - Empreendimentos de condomínios logísticos na RMM	282
Quadro 29 - Zonas de maior demanda por estacionamento em Maceió	303
Quadro 30 - Instrumentos de restrição e controle de circulação em Maceió	304
Quadro 31 - Instrumentos de financiamento da mobilidade e sua aplicação	305
Quadro 32 - Metodologia de avaliação.....	322
Quadro 33 - Vias de Melhor Desempenho	322
Quadro 34 - Prioridades de intervenção.....	324
Quadro 35 - Mapa de Qualidade das vias.....	325
Quadro 36 - Legenda das Regiões do Levantamento de Campo (novo).....	326
Quadro 37 - Calçadas e travessias por trecho	328
Quadro 38 - Matriz de riscos viários.....	329
Quadro 39 - Projeto 01 – Ramal Ceasa (VLT / CBTU / Federal)	332
Quadro 40 - Projeto 02 – Corredor Metropolitano (Ônibus / SETRAND / Estado AL).....	333
Quadro 41 - Projeto 03 – VLT de Maceió / Av. Fernandes Lima (Estado / SEINFRA-AL)	334
Quadro 42 - Projeto 04 – Corredor Menino Marcelo (Ônibus / Estado AL).....	334
Quadro 43 - Projeto 05 – Corredor Jardim Petrópolis / Chã Nova (Municipal / PAC)	335
Quadro 44 - Projeto 06 – BRT Fernandes Lima (Municipal — EM OBRAS desde jul. 2024).....	335
Quadro 45 - Projetos em curso – obras e intervenções complementares	336
Quadro 46 - Problemas críticos do sistema de mobilidade.....	337
Quadro 47 - Cruzamentos entre dados RENAEST	339
Quadro 48 - Mapeamento de situação de risco.....	341
Quadro 49 - Resumo dos Projetos	344

LISTA DE SIGLAS

ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas

AI — Acessibilidade e Inclusão (eixo temático da 1ª Consulta Pública)

ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários

APMC — Administração do Porto de Maceió

ARSAL — Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado de Alagoas

BNDES — Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

BRT — Bus Rapid Transit

CAM — Corredores de Atividades Múltiplas

CBTU — Companhia Brasileira de Trens Urbanos

CEASA - Central de Abastecimento de Alagoas

CEMPRE — Cadastro Central de Empresas

CIMA — Viação Cidade de Maceió

CNAE — Classificação Nacional de Atividades Econômicas

CODERN — Companhia Docas do Rio Grande do Norte

CONTRAN — Conselho Nacional de Trânsito

CTB — Código de Trânsito Brasileiro

DETRAN-AL - Departamento Estadual de Trânsito de Alagoas

DMTT — Departamento Municipal de Transporte e Trânsito de Maceió

DNIT — Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

EBTU — Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos

EIV — Estudo de Impacto de Vizinhança

ENMU — Estudo Nacional de Mobilidade Urbana

FGV — Fundação Getúlio Vargas

GEIPOT — Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes

GPS - *Global Positioning System* (Sistema de Posicionamento Global)

HGE — Hospital Geral do Estado

HPM - Hora Pico da Manhã

HU/UFAL — Hospital Universitário da Universidade Federal de Alagoas

IATA - International Air Transport Association

IBAM — Instituto Brasileiro de Administração Municipal

IBGE — Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ICAO - *International Civil Aviation Organization*

IFAL — Instituto Federal de Alagoas

IPLAM — Instituto de Planejamento Municipal de Maceió

IV — Infraestrutura Viária e Espaço Público (eixo temático da 1ª Consulta Pública)

LB - Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência

MA — Mobilidade Ativa e Ciclovias (eixo temático da 1ª Consulta Pública)

MLM — Consórcio Metrô Leve Maceió

NBR - Norma Brasileira

NDB — New Development Bank

NTU - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos

O-D — Origem-Destino

OUC — Operação Urbana Consorciada

PAC — Programa de Aceleração do Crescimento

PCF - Programa de Compensação Financeira e Apoio à Realocação

PDTU — Plano Diretor de Transportes Urbanos

PNMU - Política Nacional de Mobilidade Urbana

PRAD — Plano de Recuperação de Áreas Degradadas

RA — Região Administrativa

RAIS - Relação Anual de Informações Sociais

RENAEST - Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito

RMM — Região Metropolitana de Maceió

SBE — Sistema de Bilhetagem Eletrônica

SEMINFRA — Secretaria Municipal de Infraestrutura

SETRAND-AL - Secretaria de Estado do Transporte e Desenvolvimento Urbano de Alagoas

SIMM — Sistema Integrado de Mobilidade de Maceió

STU - Superintendência de Trens Urbanos

TP — Transporte Público, Integração e Qualidade dos Serviços (eixo temático da 1ª Consulta Pública)

TPC — Transporte Público Coletivo

TPC-MAC — Transporte Público Coletivo de Média e Alta Capacidade

UEP — Unidade Especial de Preservação Cultural

UFAL — Universidade Federal de Alagoas

UNEAL — Universidade Estadual de Alagoas

UNIMA — Centro Universitário de Maceió

VLT - Veículo Leve sobre Trilhos

WRI — World Resources Institute

ZAC — Zona de Adensamento Controlado

ZEIS — Zona Especial de Interesse Social

ZEMS — Zona Especial de Manejo Sustentável

ZEP — Zona Especial de Preservação Cultural

ZI — Zona Industrial

ZIAP — Zona de Interesse Ambiental e Paisagístico

ZMR — Zona de Monitoramento e Reparação

ZOC — Zona de Ocupação Controlada

ZRC — Zona de Restrição de Circulação

Sumário

RESUMO EXECUTIVO.....	20
1. Introdução	23
2. Caracterização de Maceió	26
2.1 Apresentação do Território	26
2.2 Crescimento e Expansão Urbana	28
2.2.1 Crescimento Urbano.....	30
2.2.2 Concentração Populacional e Estrutura Urbana	32
2.2.3 Vetores recentes de expansão urbana	34
2.2.4 Relação entre expansão urbana e aumento das distâncias de deslocamento.....	37
2.3 Parcelamentos Urbanos e Áreas de Expansão.....	40
2.3.1 Áreas com indícios de futura ocupação.....	42
2.3.2 Riscos de expansão sem suporte de transporte coletivo.....	43
2.3.3 Pressões futuras sobre a malha viária existente.....	43
2.3.4 Síntese das áreas críticas e potenciais	44
2.4 Novos Empreendimentos Empresariais.....	45
2.4.1 Identificação de polos de comércio, serviços e indústria.....	46
2.4.2 Análise do Plano Municipal de Desenvolvimento Econômico de Maceió.....	48
2.4.3 Geração de viagens associadas a esses empreendimentos	50
2.4.4 Picos de Tráfego	52
2.4.5 Transporte Coletivo	53
2.4.6 Estacionamento e Circulação Local	57
2.4.7 Tipo de Empreendimento x Impacto na Mobilidade	58
2.4.8 Empreendimentos Geradores de Tráfego (EGTs).....	63
2.4.8.1 Tipologia e Critérios de Classificação.....	64
2.4.8.2 Principais EGTs Identificados no Território de Maceió.....	64

2.5	Projeção populacional.....	68
2.5.1	Projeção populacional municipal (cenário tendencial) e evolução da densidade demográfica	71
2.5.2	Pressão associada à motorização e implicações para o sistema de mobilidade...	74
2.5.3	Macroespacialização intraurbana por regiões administrativas	78
2.5.4	Macroespacialização intraurbana na escala dos bairros	82
2.5.5	Implicações para o planejamento da mobilidade: dimensionamento, prioridades e riscos	86
3.	Instrumentos normativos de Maceió	90
3.1	Plano Diretor Urbano vigente: marco normativo e articulação entre instrumentos	92
3.1.1	ZIAP, Zonas de Interesse Ambiental e Paisagístico	97
3.1.2	Patrimônio Cultural Edificado	101
3.1.3	Sistema Urbano de Esgotamento Sanitário	104
3.1.4	Síntese diagnóstica	106
3.1.5	Sistema Municipal de Mobilidade	108
3.1.6	Plano Diretor de Transportes Urbanos (PDTU).....	112
3.1.7	ZEIS, Zonas Especiais de Interesse Social	115
3.1.8	Macrozoneamento Municipal	118
3.1.9	Áreas para Aplicação de Instrumentos de Política Urbana	121
3.1.10	Regiões Administrativas	124
3.1.11	Panorama do Plano Diretor 2005	127
3.2	Introdução e leitura documental do Plano Diretor em Revisão	129
3.2.1	Macroestratégias, diretrizes e territorialização.....	130
3.2.2	Divisão Territorial e Macrozoneamento.....	131
3.2.3	Uso e Ocupação do Solo e Regulação Dinâmica do Zoneamento	133
3.2.4	Adensamento	135
3.2.5	Habitação.....	136

3.2.6	Meio Ambiente	138
3.2.7	Mobilidade Urbana e Eixos Estruturantes.....	139
3.2.8	Centralidades e Corredores de Atividades	142
3.2.9	Instrumentos da Política Urbana e Financiamento do Desenvolvimento Territorial 145	
3.2.10	Programas de Ordenamento Territorial.....	148
3.2.11	Compatibilidade entre diretrizes urbanas e o sistema de mobilidade existente ..	149
3.2.12	Conflitos potenciais entre crescimento urbano e infraestrutura viária	149
3.2.13	Programa Reconecta e Projetos Estruturantes de Mobilidade.....	150
3.2.14	Síntese diagnóstica do Plano Diretor em revisão.....	151
3.3	Plano Diretor de 2005 x Plano Diretor 2024 e minuta de revisão de 2026.....	152
4.	Análise e Resumo das Pesquisas e Levantamentos.....	158
4.1	Análise da malha viária	158
4.1.1	Organização Territorial da Análise	160
4.1.2	Condições das Calçadas e Travessias.....	162
4.1.3	Análise por Trecho.....	163
4.1.4	Utilização da Infraestrutura pelos Modos Motorizados.....	167
4.1.4.1	Caracterização da Rede Viária de Maceió	167
4.1.5	Padrões de Deslocamentos Motorizados.....	171
4.1.6	Sistema de Transporte Público Coletivo	179
4.1.6.1	Estrutura do Sistema de Mobilidade do transporte público da RMM.....	179
4.1.6.2	Infraestrutura do Sistema de Mobilidade do transporte público da RMM.....	186
4.1.6.3	Transporte Público Coletivo Metropolitano	225
4.1.6.4	Transporte sobre Trilhos.....	229
4.1.6.5	Divisão Modal.....	231
4.1.6.6	Avaliação do sistema de mobilidade pelo usuário	233
4.1.7	Drenagem Urbana e seus Efeitos sobre a Mobilidade	235

4.1.7.1	Condicionantes e Mecanismos de Impacto	236
4.1.7.2	Interfaces Territoriais	237
4.1.7.3	Efeitos sobre os Modos e a Operação da Mobilidade	239
4.1.7.4	Gestão Operacional, Planejamento e Sustentabilidade	240
4.1.7.5	Lacunas e Indicadores Necessários.....	241
4.2	Regulamentação dos Modos de Transporte	244
4.2.1	Considerações Gerais sobre o Marco Regulatório da Mobilidade Urbana	245
4.2.2	Regulamentação do Transporte Público Coletivo	246
4.2.2.1	Transporte Escolar	248
4.2.3	Transporte Individual.....	249
4.2.3.1	Serviço de Táxi.....	249
4.2.3.2	Serviço de Mototáxi	250
4.2.3.3	Transporte Individual Privado por Plataformas Tecnológicas	251
4.2.4	Análise Crítica do Marco Regulatório dos Modos de Transporte.....	252
4.2.4.1	Lacuna Regulatória do Transporte Individual Privado por Plataformas Tecnológicas 253	
4.2.4.2	Transporte Informal e Efetividade da Fiscalização.....	254
4.2.4.3	Transporte Escolar e Cooperação Interinstitucional.....	256
4.2.4.4	Política Tarifária e Benefícios Sociais	257
4.2.4.5	Integração Regulatória entre os Modos de Transporte.....	258
4.2.5	Síntese do Diagnóstico Regulatório	259
4.3	Gestão Pública da Mobilidade Urbana	261
4.3.1	Estrutura Institucional da Gestão da Mobilidade Urbana	261
4.3.2	Desafios Frente ao Crescimento Urbano	262
4.4	Problemas de segurança de trânsito.....	263
4.4.1	Análise dos problemas de segurança de trânsito	268
4.4.2	Calçadas, sinalizações e dimensões.....	270

329

4.8.2.5	Crise Braskem e Mapeamento de Riscos.....	340
5.	Levantamento de Projetos Existentes com Ênfase em Iniciativas de Outras Esferas Governamentais.....	343
5.1	Listagem de Projetos.....	343
5.2	Projetos Viários e de Mobilidade em Andamento ou Planejados.....	347
5.2.1	Projetos Federais.....	348
5.2.2	Projetos Municipais.....	351
5.3	Projetos Estaduais.....	353
5.3.1	Infraestrutura Viária Estadual.....	354
5.3.2	Transporte Intermunicipal e Interligação Metropolitana.....	354
5.4	Sinergias e Sobreposições.....	355
5.4.1	Oportunidades de Sinergia.....	355
5.4.2	Sobreposições e Riscos de Incoerência.....	356
5.5	Lacunas Não Atendidas pelos Projetos Existentes.....	357
5.5.1	Lacunas de Infraestrutura.....	357
5.5.2	Lacunas de Governança e Integração.....	358
5.5.3	Lacunas por Grupos Populacionais.....	359
6.	1ª Consulta Pública do PlanMobi.....	361
7.	Síntese do Diagnóstico.....	364
7.1	Problemas originários da 1ª Consulta Pública (25).....	364
7.2	Problemas identificados na avaliação técnica de Diagnóstico e Prognóstico (8).....	366
7.3	Problemas identificados por lacunas do Art. 24 da PNMU (4).....	366
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	369

RESUMO EXECUTIVO

Este resumo executivo apresenta um panorama do Diagnóstico de Mobilidade Urbana de Maceió, elaborado no âmbito do Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PlanMobi), e tem por objetivo sintetizar os principais resultados da etapa de diagnóstico técnico, consolidando a leitura do quadro atual da mobilidade municipal nas suas dimensões territorial, viária, normativa, operacional e de governança. A síntese aqui apresentada subsidia a compreensão integrada dos problemas identificados e orienta as etapas subsequentes do Plano, de prognóstico, cenários e proposições.

O retrato que emerge é o de uma cidade cujo modelo de deslocamento se desequilibrou estruturalmente. A divisão modal já é desfavorável ao transporte coletivo: nos motivos trabalho e estudo, o transporte individual motorizado (automóvel e motocicleta) supera o coletivo, padrão semelhante ao de Fortaleza e Natal e distante do de Salvador (matriz Origem-Destino, dados de telefonia móvel e Sistema de Bilhetagem Eletrônica, DMTT, 2025–2026). Esse desequilíbrio é reforçado por uma frota que cresce muito acima da população: Maceió registra cerca de 1 veículo para cada 2,5 habitantes (IBGE, 2023; DETRAN-AL, 2023), e a projeção indica que, enquanto a população cresce 18,5% até 2045, a frota cresce aproximadamente 92% (elaboração própria, FGV Projetos, 2026, a partir de dados do IBGE e do DETRAN-AL). A malha viária, por sua vez, opera próximo ao limite operacional em corredores estratégicos, como Fernandes Lima e o entorno do HGE, do Shopping Pátio e da UFAL, situação agravada pela perda de vias estruturais decorrente da crise da Braskem, que concentrou fluxos em eixos já saturados (levantamento de campo, IMTRAFF, 2024–2025).

A caracterização do município evidencia, ainda, um padrão de expansão urbana heterogêneo, que combina adensamento em áreas já consolidadas da faixa litorânea e dos bairros centrais com crescimento mais recente em direção às áreas continentais e periféricas (IBGE, Censo 2022). Esse padrão tem implicações diretas sobre a geração de viagens, as distâncias médias de deslocamento e a pressão sobre o sistema viário e o transporte coletivo. A projeção populacional e a leitura da motorização crescente reforçam a necessidade de dimensionar o sistema de mobilidade não apenas para o padrão atual de ocupação, mas para os vetores de expansão já identificados no território.

A leitura do arcabouço de planejamento territorial mostra uma transição relevante entre o Plano Diretor de 2005 (Lei Municipal nº 5.486/2005) e a minuta em revisão, protocolada na Câmara

Municipal em abril de 2026. O sistema de zoneamento vigente desde 2005, estruturado em Zonas Residenciais, Zonas de Interesse Turístico, Zonas de Expansão, Zonas Especiais de Preservação Cultural e Zonas de Interesse Ambiental e Paisagístico, é substituído, na minuta, por uma tipologia de sete zonas (ZAC, ZOC, ZEIS, ZEMS, ZEP, ZIAP e ZMR), com ampliação expressiva do número de áreas de proteção ambiental e cultural e a criação de uma zona inteiramente nova, a Zona de Monitoramento e Reparação, destinada à área afetada pelo colapso das minas de sal-gema, evento posterior à lei de 2005 e por isso ausente dela. A classificação viária também muda de natureza: o Código de Urbanismo e Edificações de 2007 (Lei Municipal nº 5.593/2007) dimensionava as vias por comprimento do trecho, sem distinção funcional ou multimodal, enquanto a minuta classifica as vias por função e exige elementos multimodais mínimos, como ciclovias e faixa exclusiva de transporte público, nos eixos de maior hierarquia.

A análise da malha viária física revela um padrão assimétrico de qualidade entre a infraestrutura destinada ao veículo motorizado e a destinada ao pedestre. Na avaliação de calçadas e travessias, a largura da pista de rolamento atinge 98% de avaliações excelentes e a iluminação, 95%, enquanto a acessibilidade das calçadas recebe 71% de classificações péssimas e a integridade física do passeio soma 66% entre péssimo, ruim e regular (levantamento de campo, IMTRAFF, 2024–2025). Tratando-se de indicadores medidos na mesma seção viária, o contraste não é coincidência estatística: revela que o passeio é tratado, na prática do desenho urbano de Maceió, como espaço residual, o que sobra depois do dimensionamento do leito carroçável, sem padrão construtivo consistente e sem responsável claro por sua manutenção.

Três tensões estruturam o diagnóstico e definem a urgência do Plano. A primeira decorre do fato de que o crescimento populacional migrou para a periferia e para a Parte Alta sem oferta proporcional de transporte coletivo: bairros como Cidade Universitária (+65,2%), Antares (+48,3%) e Jacarecica (+68,2%), no Litoral Norte, concentram o crescimento da última década (IBGE, Censo 2022; Prefeitura de Maceió; Lei Municipal nº 4.952/2000), parte dele decorrente da realocação forçada de cerca de 60 mil moradores dos bairros afetados pela subsidência (IBGE, Censos 2010 e 2022; Programa de Compensação Financeira e Apoio à Realocação da Braskem – PCF), mas seguem sem rede de transporte coletivo estruturante e, no caso do Litoral Norte, com infraestrutura viária classificada de ruim a péssima (levantamento de campo, IMTRAFF, 2024–2025). A segunda tensão é a de que a segurança viária é crítica e estrutural, não comportamental: dois dos quatro trechos estruturantes avaliados, o acesso Nordeste (40,84 km) e o eixo Lagoa–Cidade Universitária (20,45 km), apresentam risco alto, somando cerca de 60 km sem condições mínimas de segurança

(levantamento de campo, IMTRAFF, 2024–2025); o município registrou 5.435 acidentes em 2023 (Hospital Geral do Estado – HGE, 2025; RENAEST, 2023), concentrados justamente nos corredores que coincidem com os eixos estruturantes do sistema, e o desenho viário prioriza o veículo em detrimento do pedestre, com ausência quase total de acessibilidade universal nas vias avaliadas, leitura que converge com a assimetria identificada na avaliação de calçadas. A terceira tensão está na governança da mobilidade, fragmentada e sem integração metropolitana: não há integração tarifária entre o sistema municipal e o intermunicipal, e trabalhadores de Rio Largo, principal gerador de viagens pendulares, pagam tarifa dupla; a Região Metropolitana está formalmente instituída pela Lei Complementar Estadual nº 50/2019, mas ainda sem coordenação sistemática das políticas de mobilidade entre os entes federativos.

O diagnóstico também expõe lacunas de informação que condicionam as etapas seguintes: a última Pesquisa Origem-Destino (O-D) pública data de 2015, conduzida pela Secretaria de Estado da Infraestrutura de Alagoas no âmbito da licitação do sistema de transporte público de Maceió (Prefeitura de Maceió/DMTT), período anterior à implantação do SIMM (Sistema Integrado de Mobilidade de Maceió), e não há dados públicos de velocidade média e ocupação por linha, informações essenciais para dimensionar a lacuna de informações sobre a capacidade real do sistema. A pesquisa O-D do próprio PlanMobi deve suprir parte dessa defasagem.

Os demais blocos do diagnóstico, a regulamentação dos modos de transporte público coletivo e individual, a gestão pública da mobilidade, os problemas de segurança de trânsito, a integração entre modos, o transporte de cargas, os estacionamentos e os indicadores gerais de mobilidade, compõem a base empírica que sustenta a etapa de proposição do PlanMobi, complementada pelas contribuições recebidas na 1ª Consulta Pública. Em síntese, Maceió combina crescimento periférico desassistido, frota em expansão acelerada, malha viária saturada em seus eixos críticos, segurança viária deficiente e governança não integrada. Esse conjunto tende à degradação progressiva caso mantida a trajetória atual e define, ao mesmo tempo, a agenda de prioridades que o Plano Municipal de Mobilidade Urbana deverá enfrentar nas fases de prognóstico, cenários e proposições. A síntese consolidada de todos os componentes do diagnóstico fecha esta etapa e orienta a formulação das diretrizes técnicas do Plano.

1. Introdução

Este documento apresenta o **Diagnóstico da Mobilidade Urbana de Maceió, referente ao Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PlanMobi)**, conforme previsto no Contrato de Prestação de Serviços nº 344/24, firmado entre a Prefeitura Municipal de Maceió e a Fundação Getulio Vargas (FGV) em 28/11/2024, e na Ordem de Serviço emitida em 16/12/2024, com vistas ao apoio à elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana do município.

O documento está organizado em capítulos que se articulam de forma progressiva, partindo da leitura territorial até a sistematização dos problemas de mobilidade. O capítulo de Caracterização de Maceió estabelece a base territorial, demográfica e de expansão urbana sobre a qual incidem todas as análises seguintes, respondendo a onde e como o município tende a crescer. Essa leitura territorial fundamenta o exame do arcabouço normativo de uso e ocupação do solo, vigente e em revisão, que define os parâmetros e instrumentos urbanísticos que condicionam a produção do espaço e, por consequência, a geração de viagens. A partir dessa base normativa e territorial, o documento avança para a análise da malha viária existente, de seus padrões de uso e de sua condição física, examinando o desempenho da infraestrutura destinada tanto ao veículo motorizado quanto ao pedestre. Em seguida, avalia-se a regulamentação dos modos de transporte público coletivo e individual e a gestão pública da mobilidade, capítulo que situa o arranjo institucional e operacional responsável por administrar o sistema descrito nos capítulos anteriores. O documento sistematiza, por fim, os principais problemas de mobilidade identificados em Maceió, consolidando as leituras territorial, normativa, viária e de gestão em uma síntese única, complementada pelas contribuições recebidas na 1ª Consulta Pública do PlanMobi. Esse encadeamento garante que cada capítulo forneça a base analítica necessária ao capítulo seguinte, compondo, ao final, a leitura integrada que sustenta as etapas subsequentes de prognóstico, cenários e proposições do Plano.

Um fator de natureza excepcional condiciona parte relevante das leituras territorial, viária e de transporte apresentadas neste documento: o afundamento do solo em bairros de Maceió beirando a Lagoa e adjacências, decorrente da extração de sal-gema pela empresa Braskem ao longo de décadas de operação de suas minas subterrâneas. O colapso, que se intensificou a partir de 2018 e teve episódio crítico em 2023, atingiu diretamente os bairros do Mutange, Bebedouro, Pinheiro, Bom Parto e parte do Farol e do Jaraguá, resultando na interdição de vias estruturais, na desativação de linhas de transporte coletivo e no deslocamento forçado de parcela expressiva da população residente (IBGE, Censos 2010 e 2022; Programa de Compensação Financeira e Apoio

à Realocação da Braskem – PCF). Estima-se que os bairros diretamente afetados tenham perdido cerca de 32 mil moradores, com números mais amplos apontando entre 55 e 60 mil pessoas atingidas quando consideradas também as áreas de monitoramento, além da extinção de seis linhas de ônibus que atendiam aproximadamente 1,6 milhão de passageiros por ano (IBGE, 2022; Prefeitura de Maceió/DMTT). Esse evento não é apenas um dado histórico a ser registrado: ele reconfigura, de forma ainda em curso, o panorama da mobilidade em Maceió. A perda de vias estruturais nessa área central concentrou o fluxo de deslocamento em um número já reduzido de corredores, como Fernandes Lima e Durval de Góis Monteiro, agravando a saturação viária tratada nos capítulos seguintes. Ao mesmo tempo, a população realocada migrou majoritariamente para bairros da parte alta e da periferia, como Cidade Universitária e Antares, pressionando a demanda por transporte coletivo em áreas ainda carentes de oferta estruturante. O reconhecimento institucional desse processo se reflete na minuta do novo Plano Diretor, protocolada na Câmara Municipal em abril de 2026, que cria a Zona de Monitoramento e Reparação (ZMR) especificamente para tratar da área afetada, e no Acordo Socioambiental Braskem, no valor de R\$ 360 milhões, que prevê um componente de mobilidade para mitigar os impactos do evento (minuta do Plano Diretor, 2026; Acordo Socioambiental Braskem). Por sua natureza recente e por seus efeitos ainda ativos sobre o território, esse processo é tratado de forma transversal ao longo deste diagnóstico, sendo retomado nos capítulos de caracterização territorial, arcabouço normativo e malha viária.

A elaboração deste diagnóstico baseou-se na combinação de pesquisas primárias e secundárias. As pesquisas primárias compreenderam o levantamento de campo em aproximadamente 252 km de vias municipais, avaliadas em até 19 critérios técnicos relativos às condições da via, das calçadas, das travessias e da acessibilidade (IMTRAFF, 2024–2025); a pesquisa de Origem e Destino (O-D), que permitiu construir a matriz de deslocamentos do município a partir de dados de telefonia móvel e do Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE), estruturada em 170 zonas de tráfego (dados de operadoras de telefonia móvel e DMTT, 2025–2026); o levantamento de embarque e desembarque no transporte público coletivo, que subsidiou a leitura da demanda e da distribuição horária e espacial do sistema (Sistema de Bilhetagem Eletrônica, DMTT); e a escuta direta da população, realizada por meio da 1ª Consulta Pública do PlanMobi, cujas contribuições qualitativas foram sistematizadas e incorporadas à leitura dos problemas de mobilidade .

As pesquisas secundárias, por sua vez, envolveram a revisão de dados demográficos do Censo 2022 (IBGE, 2025), do portfólio de investimentos de transporte de média e alta capacidade da Região Metropolitana (BNDES/ENMU, 2025), da legislação urbanística municipal vigente e em

revisão (Lei Municipal nº 5.486/2005 e minuta do Plano Diretor, 2026; Lei Municipal nº 5.593/2007), e de literatura técnica e acadêmica sobre mobilidade urbana, planejamento territorial e segurança viária, incluindo artigos, livros e experiências documentadas em planos de mobilidade de outros municípios.

A combinação dessas fontes permite cruzar a leitura territorial e normativa com evidências empíricas de uso do sistema viário e de deslocamento da população, conferindo ao diagnóstico consistência técnica e aderência à realidade observada em campo.

2. Caracterização de Maceió

Este capítulo caracteriza o território do Município de Maceió como base para os diagnósticos setoriais apresentados nos capítulos seguintes deste Relatório. O item 2.1 apresenta as divisões territoriais adotadas para fins de planejamento, bairros, Regiões Administrativas, zonas do Plano Diretor e eixos viários, e a topografia que condiciona essas divisões. A partir dessa base, o item 2.2 identifica os vetores de crescimento urbano e as áreas de expansão populacional; o item 2.3 mapeia os novos parcelamentos de solo urbano em tramitação e as áreas sob especulação imobiliária; o item 2.4 identifica os novos empreendimentos empresariais nos setores de comércio, serviços e indústria; e o item 2.5 apresenta a projeção populacional para um horizonte de 20 anos, espacializada conforme as diretrizes urbanísticas e as tendências observadas. Em conjunto, esses cinco itens respondem à pergunta de onde e como Maceió tende a crescer, premissa necessária para qualquer leitura subsequente sobre geração de viagens, capacidade da malha viária e cobertura do transporte coletivo.

2.1 Apresentação do Território

Segundo o Censo Demográfico de 2022 (IBGE, 2025), Maceió é a 16ª cidade mais populosa do país, sendo a 14ª capital no *ranking*, população estimada em 994.952 habitantes para 2025. O município ocupa uma posição litorânea no extremo leste do Nordeste brasileiro, com seu território estruturado entre a linha de costa atlântica, o sistema lagunar Mundaú-Manguaba e uma extensa porção continental que se estende em direção ao planalto interiorano. A área territorial do município é de 509,3 km², o que resulta em uma densidade demográfica média de 1.880,8 habitantes por km², índice que oculta, contudo, uma distribuição extremamente desigual entre os bairros, com núcleos de altíssima densidade demográfica na faixa litorânea e no eixo central convivendo com extensas porções de baixa densidade demográfica nas áreas continentais e rurais.

A característica geomorfológica que mais condiciona a organização territorial de Maceió é a formação de tabuleiros costeiros recortados por grotas, vales encaixados que penetram profundamente o tecido urbano consolidado e que, historicamente, impuseram limites naturais à continuidade da malha viária e à conectividade entre bairros. Essa mesma formação é responsável pela alternância entre a chamada parte alta da cidade, sobre os tabuleiros, e a parte baixa, junto à orla e à faixa lagunar, alternância que se tornou um dos eixos estruturantes de toda a leitura de

mobilidade tratada neste diagnóstico. Complementam essa base física a orla marítima, com seus recifes de coral e faixas de restinga, e o complexo estuarino da Laguna Mundaú-Manguaba, que ocupa toda a porção oeste do município e concentra ecossistemas de manguezal, atividade pesqueira tradicional e núcleos históricos de ocupação, como o Pontal da Barra e o Trapiche da Barra.

Para fins de planejamento, o território municipal se divide em Área Urbana, correspondente à Macrozona Urbana, e Área Rural, formada pelas Macrozonas Rural e Periurbana, sendo esta última uma faixa de transição entre as duas primeiras. A Área Urbana concentra a quase totalidade da população do município e é onde incidem as zonas específicas do Plano Diretor, detalhadas no capítulo 3 deste relatório, além da divisão em oito Regiões Administrativas (RA-01 a RA-08), instrumento de gestão descentralizada que agrupa os bairros para fins de planejamento setorial e orçamentário, sem corresponder a zoneamento urbanístico propriamente dito.

Entre os bairros, é possível identificar ao menos três padrões de ocupação relevantes para a leitura de mobilidade. O primeiro é o eixo histórico de formação da cidade, que reúne Jaraguá, Centro, Farol, Pajuçara e Trapiche da Barra, concentrando o núcleo administrativo, portuário e cultural mais antigo do município, com forte presença de patrimônio edificado e bens tombados. O segundo é o eixo de expansão continental mais recente, encabeçado por bairros como Benedito Bentes, com 110.746 habitantes em 24,62 km², e Cidade Universitária, com 118.017 habitantes em 20,38 km², os dois núcleos populacionais mais numerosos do município fora da faixa litorânea original, que concentram parcela crescente do crescimento demográfico de Maceió nas últimas décadas. O terceiro é a área afetada pelo colapso das cavernas subterrâneas decorrente da exploração de sal-gema pela empresa Braskem, que atinge o bairro do Mutange e partes de Bebedouro, Bom Parto, Farol e Pinheiro, hoje tratada como Zona de Monitoramento e Reparação na minuta do Plano Diretor em revisão, e que representa uma ruptura territorial recente e ainda em curso na conectividade entre bairros centrais historicamente consolidados.

A estrutura viária de Maceió organiza-se predominantemente ao longo de dois eixos longitudinais norte-sul, o eixo apoiado nas avenidas Fernandes Lima e Durval de Góis Monteiro e o eixo apoiado na Avenida Menino Marcelo, que conectam a parte alta residencial à área central e à orla, concentrando a maior parte dos fluxos de deslocamento pendular do município. Essa concentração longitudinal, examinada com mais profundidade no capítulo 4 deste relatório, é ao mesmo tempo a principal força estruturante da mobilidade urbana em Maceió e uma das suas maiores

vulnerabilidades sistêmicas, na medida em que reforça a dependência de um número reduzido de corredores para sustentar a circulação de um município já com quase um milhão de habitantes.

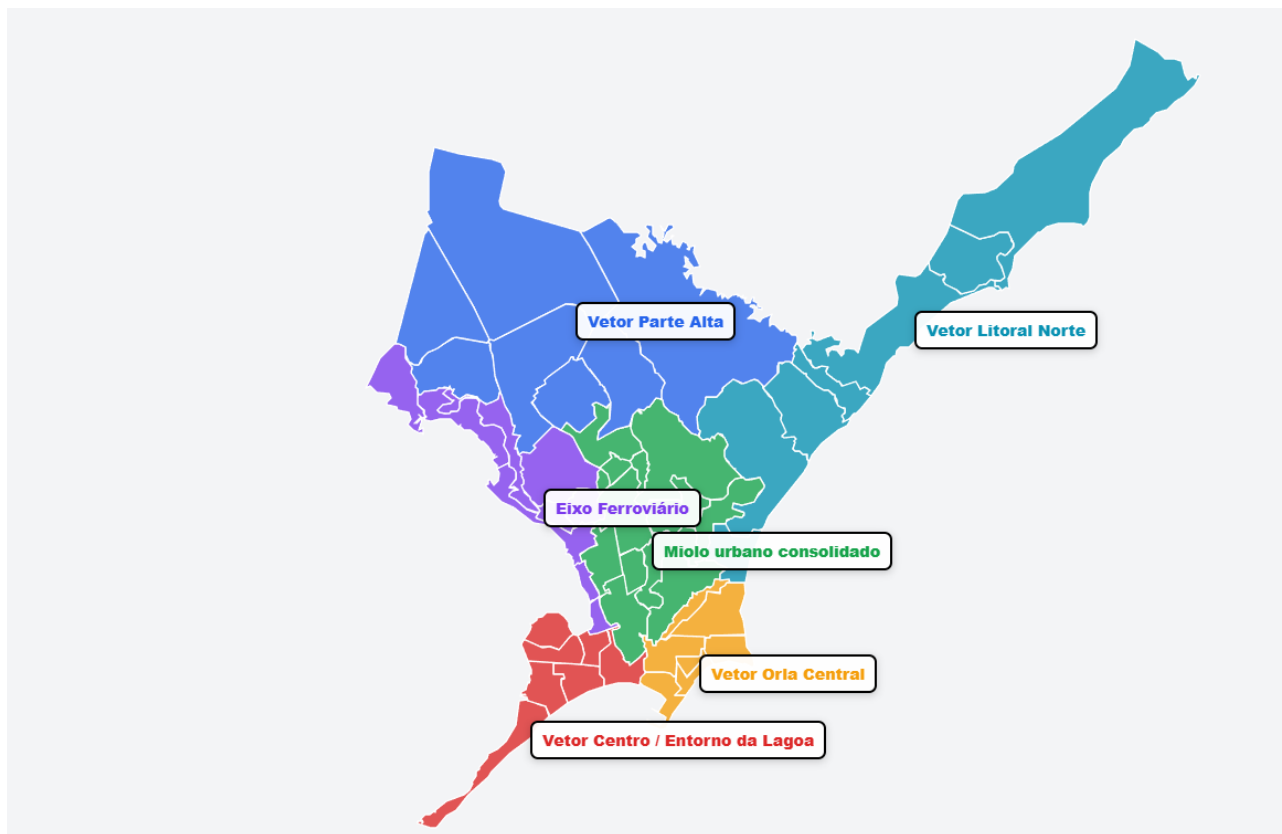
2.2 Crescimento e Expansão Urbana

A compreensão da dinâmica de mobilidade urbana de um município está diretamente associada à forma como o território se organiza, se expande e concentra atividades ao longo do tempo. Em cidades de porte médio e grande, como Maceió, os padrões de deslocamento da população não são apenas resultado da infraestrutura de transporte existente, mas refletem, sobretudo, a distribuição espacial da população, das atividades econômicas e dos equipamentos urbanos no território.

Nesse contexto, a identificação dos vetores de crescimento urbano e das áreas de expansão populacional, representada na Figura 1, constitui etapa fundamental do diagnóstico do Plano Municipal de Mobilidade Urbana. O mapa organiza o território municipal em seis vetores, delimitados a partir das Regiões Administrativas: o Vetor Parte Alta (RA6 e RA7), principal polo de expansão residencial do município, o Vetor Litoral Norte (RA8), frente de urbanização associada à valorização imobiliária e ao turismo, o Miolo Urbano Consolidado (RA3 e RA5), área de transição entre os vetores de expansão e as centralidades consolidadas, o Eixo Ferroviário (RA4), faixa linear de bairros históricos ao longo do vale da Lagoa Mundaú, o Vetor Orla Central (RA1), setor de maior verticalização e atração de viagens, e o Vetor Centro / Entorno da Lagoa (RA2), núcleo histórico e administrativo da cidade. A forma como cada um desses vetores cresce, seja por adensamento em áreas já consolidadas, seja por expansão periférica em direção a novas frentes de urbanização,

influencia diretamente a geração e a atração de viagens, as distâncias médias de deslocamento e a pressão exercida sobre o sistema viário e sobre o transporte coletivo.

Figura 1 - Vetores de Crescimento Urbano e das Áreas de Expansão Populacional



Fonte: Elaboração própria, 2026.

Em Maceió, a expansão urbana ao longo das últimas décadas ocorreu de forma heterogênea, combinando processos de adensamento em áreas consolidadas, especialmente na faixa litorânea e nos bairros centrais, com crescimento territorial mais recente em direção às áreas continentais e periféricas do município. Esse padrão resultou em uma estrutura urbana marcada por contrastes significativos de densidade demográfica, centralidade e acessibilidade, com impactos diretos sobre os fluxos de deslocamento e sobre a organização do sistema de mobilidade.

A leitura territorial apresentada neste capítulo busca identificar esses padrões de crescimento urbano, analisando a distribuição espacial da população, os principais vetores de expansão da mancha urbana e a relação entre esses processos e a estrutura de mobilidade existente. Para tanto,

são utilizados dados secundários provenientes do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), informações territoriais do Município de Maceió e evidências observadas ao longo das etapas de diagnóstico do Plano.

A partir dessa análise, torna-se possível compreender como a estrutura urbana atual condiciona os padrões de deslocamento da população e quais regiões do município tendem a concentrar o crescimento populacional e a geração de viagens nos próximos anos. Essa leitura constitui base essencial para a avaliação dos impactos sobre o sistema viário, o transporte coletivo e os modos ativos de deslocamento, bem como para a definição das estratégias de mobilidade urbana que serão discutidas nas etapas subsequentes do Plano.

2.2.1 Crescimento Urbano

A identificação dos vetores de crescimento urbano de Maceió requer, inicialmente, a compreensão da distribuição territorial da população no município. De acordo com o Censo Demográfico de 2022 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Maceió possuía 957.916 habitantes, distribuídos em diferentes bairros com níveis bastante distintos de densidade demográfica e concentração populacional. Para efeito de correlação com as unidades de gestão do município, os vetores territoriais adotados neste diagnóstico correspondem às seguintes regiões administrativas: o Eixo Parte Alta abrange a Sexta e a Sétima Regiões; o Miolo urbano consolidado, a Terceira e a Quinta; a Orla central, a Primeira Região; o Centro/Entorno da Lagoa, a Segunda; o Eixo Ferroviário, a Quarta; e o Litoral Norte, a Oitava Região.

A leitura da população por bairro evidencia uma estrutura urbana marcada por forte concentração demográfica em determinados setores da cidade, especialmente na porção continental e nos bairros da chamada parte alta, que concentram grandes áreas residenciais e apresentam expansão urbana mais recente.

A Tabela 1 apresenta a distribuição da população recenseada por bairro no município.

Tabela 1 - População por bairro em Maceió (Censo 2022)

Bairro	População (Censo 2022)	Parcela da população total de Maceió (%)
Cidade Universitária	118.017	12.33%

Bairro	População (Censo 2022)	Parcela da população total de Maceió (%)
Benedito Bentes	110.746	11.57%
Jacintinho	73.139	7.64%
Tabuleiro do Martins	61.194	6.39%
Clima Bom	50.386	5.26%
Jatiúca	42.466	4.44%
Ponta Verde	28.591	2.99%
Feitosa	26.786	2.80%
Serraria	26.590	2.78%
Vergel do Lago	26.562	2.77%
Petrópolis	26.273	2.74%
Antares	25.454	2.66%
Santa Lúcia	24.172	2.52%
Trapiche da Barra	23.041	2.41%
Santos Dumont	21.185	2.21%
Poço	19.504	2.04%
Ponta Grossa	18.381	1.92%
Farol	17.789	1.86%
Gruta de Lourdes	15.160	1.58%
Prado	14.884	1.55%
Barro Duro	14.389	1.50%
Chã da Jaqueira	13.964	1.46%
Santa Amélia	12.847	1.34%
Cruz das Almas	12.104	1.26%
São Jorge	12.080	1.26%
Jacarecica	9.660	1.01%
Levada	9.554	1.00%
Chã de Bebedouro	8.632	0.90%
Ipioca	8.116	0.85%
Rio Novo	8.012	0.84%
Bom Parto	8.010	0.84%
Ponta da Terra	7.167	0.75%
Ouro Preto	6.247	0.65%
Riacho Doce	5.833	0.61%
Fernão Velho	5.392	0.56%
Pinheiro	5.369	0.56%
Jardim Petrópolis	5.011	0.52%
Canaã	4.929	0.51%
Mangabeiras	4.555	0.48%
Pitanguinha	4.261	0.45%

Bairro	População (Censo 2022)	Parcela da população total de Maceió (%)
Guaxuma	3.606	0.38%
Pajuçara	3.542	0.37%
Pontal da Barra	3.343	0.35%
Pescaria	2.579	0.27%
Centro	2.012	0.21%
Garça Torta	1.890	0.20%
Jaraguá	1.502	0.16%
Santo Amaro	1.383	0.14%
Bebedouro	1.128	0.12%
Mutange	0	0.00%

Fonte: Elaboração própria, 2026, com dados do IBGE – Censo 2022.

2.2.2 Concentração Populacional e Estrutura Urbana

A análise da distribuição da população por bairros (Tabela 1) evidencia um padrão marcante de concentração demográfica em um número relativamente reduzido de bairros, fenômeno característico de cidades que experimentaram processos de expansão urbana associados à produção habitacional periférica e à formação de grandes polos residenciais.

Observa-se que apenas os cinco bairros mais populosos do município, Cidade Universitária, Benedito Bentes, Jacintinho, Tabuleiro do Martins e Clima Bom, concentram aproximadamente 43,204% da população total de Maceió, evidenciando um elevado grau de polarização territorial da estrutura residencial da cidade. Esse nível de concentração indica que uma parcela significativa da população municipal se encontra distribuída em áreas específicas do território urbano, que assumem papel predominante na geração de deslocamentos cotidianos.

Do ponto de vista da organização urbana, esse padrão reflete processos históricos de crescimento associados à expansão da mancha urbana em direção à porção continental do município, impulsionados principalmente pela disponibilidade de terra urbanizável, pela implantação de conjuntos habitacionais de grande porte e pela consolidação de eixos viários estruturantes que conectam essas áreas às centralidades econômicas da cidade¹.

¹ O conceito de centralidades urbanas adotado neste diagnóstico é detalhado no item 2.4, que identifica e caracteriza os principais polos de comércio, serviços e indústria do município (pág. 46). A representação espacial dessas centralidades está apresentada na Figura 19

A leitura territorial desses dados permite identificar dois grandes polos de concentração populacional com características urbanas distintas e implicações específicas para a mobilidade urbana.

▣ **Vetor Parte Alta – Expansão residencial**

O primeiro polo corresponde ao vetor parte alta da cidade, tradicionalmente denominado como “parte alta”, e corresponde à Sexta e Sétima Regiões Administrativas, que reúne bairros como Cidade Universitária, Benedito Bentes, Tabuleiro do Martins, Clima Bom e Santos Dumont. Esse conjunto territorial configura atualmente o principal polo residencial de Maceió, concentrando grande parcela da população municipal.

A expansão urbana nesse setor ocorreu principalmente ao longo das últimas décadas, associada à implantação de grandes conjuntos habitacionais e loteamentos voltados à população de renda média e baixa. Esse processo resultou em bairros de grande extensão territorial e elevada população absoluta, que desempenham papel fundamental na geração de deslocamentos urbanos diários.

Do ponto de vista da mobilidade, esses bairros configuram-se predominantemente como áreas emissoras de viagens, caracterizadas por forte dependência do transporte coletivo e por fluxos pendulares intensos em direção às centralidades econômicas localizadas nas áreas centrais e litorâneas da cidade. A magnitude populacional desses bairros implica significativa pressão sobre os corredores viários que conectam a parte alta ao restante do município, especialmente nos períodos de pico associados aos deslocamentos por trabalho, estudo e acesso a serviços.

▣ **Vetor Orla – Consolidação e verticalização**

O segundo polo de concentração populacional corresponde ao setor central consolidado do município, que abrange bairros como Jatiúca, Ponta Verde, Farol, Poço e Mangabeiras. Diferentemente do vetor parte alta, caracterizado por expansão territorial mais recente, essa área

— Centralidades (pág. 142), elaborada com base no Guia Ilustrado do Plano Diretor Participativo de Maceió (IPLAM, 2026). Para fins do presente item, entende-se por centralidades econômicas as áreas que concentram fluxos recorrentes de trabalho, consumo e serviços, notadamente a faixa litorânea, os bairros centrais e o corredor da Avenida Fernandes Lima.

representa a porção historicamente mais consolidada da cidade, marcada pela presença de atividades econômicas diversificadas, equipamentos institucionais e forte valorização imobiliária.

Esses bairros concentram grande parte das atividades comerciais, administrativas, turísticas e de serviços do município, configurando-se como importantes áreas de atração de viagens urbanas. Apesar de apresentarem crescimento populacional mais moderado quando comparados às áreas de expansão urbana, seu papel funcional na estrutura da cidade permanece central, uma vez que concentram empregos, serviços especializados e equipamentos urbanos de grande porte.

Essa configuração territorial contribui para a formação de um padrão de mobilidade caracterizado por fluxos pendulares entre áreas predominantemente residenciais e áreas com maior concentração de atividades econômicas, reforçando a dependência de determinados corredores estruturantes da cidade e ampliando a pressão sobre a infraestrutura viária existente.

Em síntese, a análise da concentração populacional em Maceió revela uma estrutura urbana marcada por forte diferenciação territorial: de um lado, áreas predominantemente residenciais, situadas sobretudo na parte alta e nos vetores de expansão; de outro, as áreas que concentram empregos, comércio e serviços, localizadas na região central e ao longo da faixa litorânea. Esse arranjo espacial condiciona diretamente os padrões de deslocamento da população, marcados por fluxos pendulares entre esses dois conjuntos territoriais, e constitui elemento fundamental para a compreensão das pressões exercidas sobre o sistema de mobilidade urbana. O item 2.5 abordará os aspectos de crescimento populacional e como isso afeta a estrutura urbana ao longo dos próximos 20 anos.

2.2.3 Vetores recentes de expansão urbana

A análise dos padrões de ocupação territorial observados nas últimas décadas evidencia que o crescimento urbano de Maceió não ocorre de forma homogênea no território municipal, mas se organiza a partir de vetores espaciais específicos de expansão, condicionados por fatores geográficos, disponibilidade de solo urbanizável, infraestrutura viária e fatores sócio-dinâmicos do mercado imobiliário, e condições socioeconômicas da população.

Esses vetores refletem processos distintos de transformação urbana, combinando áreas de expansão territorial recente com áreas de consolidação e reestruturação do tecido urbano existente.

A identificação desses vetores constitui etapa fundamental para a compreensão das tendências de crescimento da cidade e de seus impactos sobre a mobilidade urbana, uma vez que a expansão territorial altera a localização das origens e destinos das viagens e influencia diretamente os padrões de deslocamento da população.

A leitura integrada dos dados demográficos, da distribuição da população por bairros e das diretrizes de uso e ocupação do solo estabelecidas no Plano Diretor permite identificar três principais vetores de expansão urbana em Maceió.

▣ Vetor Parte Alta – Expansão residencial

O vetor de expansão mais significativo da cidade localiza-se na porção oeste do território municipal, abrangendo bairros como Cidade Universitária, Benedito Bentes, Tabuleiro do Martins, Clima Bom e Santos Dumont. Essa área consolidou-se ao longo das últimas décadas como o principal polo de expansão residencial de Maceió, impulsionado pela implantação de conjuntos habitacionais de grande porte, pela abertura de novos loteamentos urbanos e pela disponibilidade relativa de áreas urbanizáveis.

Do ponto de vista territorial, esse vetor apresenta características típicas de expansão periférica observadas em diversas cidades brasileiras de porte semelhante, caracterizadas por bairros de grande extensão territorial e elevada população absoluta. A estrutura urbana resultante tende a apresentar menor diversidade de usos do solo e maior predominância de ocupação residencial, o que intensifica a dependência de deslocamentos pendulares em direção às áreas centrais da cidade.

Essa dinâmica territorial produz impactos diretos sobre o sistema de mobilidade urbana, especialmente no que se refere ao aumento da demanda por transporte coletivo e à intensificação dos fluxos de deslocamento nos principais corredores viários que conectam a parte alta às áreas centrais e litorâneas do município. Em função de sua dimensão populacional e de sua localização relativa em relação às centralidades urbanas, esse vetor desempenha papel central na geração de viagens diárias e na configuração dos fluxos estruturantes da mobilidade em Maceió.

▣ Vetor Litoral Norte – expansão urbana associada à valorização imobiliária

Outro vetor relevante de expansão urbana pode ser observado ao longo do litoral norte do município, abrangendo bairros como Jacarecica, Garça Torta, Guaxuma, Riacho Doce e Ipioca. Diferentemente do vetor parte alta, caracterizado por expansão predominantemente residencial de caráter popular, o crescimento urbano nessa porção do território apresenta forte relação com processos de valorização imobiliária associados ao turismo, à segunda residência e ao desenvolvimento de empreendimentos residenciais voltados a segmentos de renda mais elevada.

Do ponto de vista territorial, essa região apresenta baixa densidade populacional quando comparada às áreas mais consolidadas da cidade, mas possui elevada disponibilidade de áreas urbanizáveis e forte potencial de expansão futura. A presença de paisagens naturais valorizadas e a proximidade com o litoral contribuem para o aumento do interesse do mercado imobiliário, estimulando a implantação de novos empreendimentos residenciais e turísticos.

Entretanto, a expansão urbana nesse vetor tende a apresentar desafios relevantes para o planejamento da mobilidade, especialmente no que se refere à conectividade territorial e à oferta de infraestrutura de transporte. Em áreas de baixa densidade demográfica e maior dispersão espacial das atividades urbanas, a provisão de transporte coletivo eficiente torna-se mais complexa, podendo resultar em maior dependência do transporte individual motorizado e no aumento das distâncias médias de deslocamento.

▣ Vetor Central – Consolidação e Reestruturação Urbana

Além dos vetores de expansão territorial periférica, observa-se também um processo de transformação urbana nas áreas centrais e na faixa litorânea consolidada da cidade, que abrange bairros como Farol, Pajuçara, Ponta Verde, Jatiúca e Mangabeiras. Nessa porção do território, o crescimento urbano ocorre predominantemente por meio de processos de adensamento e reestruturação do tecido urbano existente, associados à verticalização e à intensificação do uso do solo.

Esse vetor apresenta características distintas dos processos de expansão observados nas áreas periféricas, uma vez que se trata de regiões com infraestrutura urbana consolidada, elevada oferta de serviços e forte presença de atividades econômicas e institucionais. Nessas áreas, a dinâmica imobiliária tende a promover a substituição gradual de edificações de menor porte por

empreendimentos de maior densidade construtiva, resultando em incremento da densidade populacional e da intensidade de uso do solo.

Do ponto de vista da mobilidade urbana, esse processo de adensamento apresenta efeitos ambivalentes. Por um lado, a maior proximidade entre moradia, emprego e serviços pode contribuir para a redução das distâncias médias de deslocamento e para o fortalecimento de modos de transporte mais sustentáveis, como caminhada, bicicleta e transporte coletivo. Por outro lado, o aumento da densidade urbana em áreas com infraestrutura viária limitada pode intensificar a pressão sobre o sistema viário e ampliar conflitos entre diferentes modos de circulação.

Por fim, a análise territorial evidencia que o crescimento urbano de Maceió resulta da interação entre processos de expansão periférica e dinâmicas de adensamento em áreas consolidadas. Enquanto o vetor parte alta concentra grande parte da expansão residencial da cidade, o litoral norte apresenta potencial de crescimento associado à valorização imobiliária e ao turismo, e a faixa central consolidada passa por processos de reestruturação urbana e intensificação do uso do solo.

Essa configuração territorial resulta em um sistema urbano caracterizado por múltiplos polos de geração e atração de viagens, cuja articulação depende fortemente da estrutura viária existente e da oferta de transporte coletivo. A compreensão desses vetores de expansão constitui, portanto, elemento essencial para a análise dos padrões de deslocamento da população e para a formulação de estratégias de mobilidade urbana capazes de responder às transformações territoriais em curso no município.

2.2.4 Relação entre expansão urbana e aumento das distâncias de deslocamento

A forma como o crescimento urbano se distribui no território exerce influência direta sobre os padrões de mobilidade da população. Em cidades onde a expansão territorial ocorre predominantemente em áreas periféricas, enquanto os principais polos de emprego, serviços e equipamentos urbanos permanecem concentrados em regiões centrais, observa-se, em geral, um aumento progressivo das distâncias médias de deslocamento cotidiano.

Esse fenômeno decorre da dissociação espacial entre áreas de residência e áreas de concentração de atividades econômicas, característica recorrente em processos de expansão urbana periférica.

No caso de Maceió, a análise da distribuição territorial da população e dos vetores recentes de crescimento urbano indica a presença desse padrão, com expansão residencial significativa nas regiões oeste e norte do município, enquanto grande parte das centralidades econômicas e institucionais permanece localizada nas áreas centrais e litorâneas da cidade.

Como consequência, parcela expressiva dos deslocamentos urbanos assume caráter pendular, direcionando-se das áreas residenciais periféricas para as regiões de maior concentração de empregos, serviços e equipamentos urbanos.

Para estimar o impacto territorial da expansão urbana sobre as distâncias médias de deslocamento, adotou-se um procedimento metodológico baseado na análise da rede viária urbana.

Inicialmente foi definido um ponto de referência central do município, correspondente ao centro funcional da cidade, localizado na área Centro–Farol, região que concentra funções administrativas, institucionais e elevada atratividade de viagens no sistema urbano de Maceió.

Em seguida foram selecionados bairros representativos de cada Região Administrativa, priorizando aqueles com maior população residente, uma vez que esses territórios concentram a maior parte da geração potencial de viagens urbanas.

A distância média estimada para cada Região Administrativa foi calculada por meio de uma média ponderada simplificada das distâncias viárias entre esses bairros e o centro funcional da cidade, utilizando a seguinte relação:

$$D_{RA} = \frac{\sum(P_i \times d_i)}{\sum P_i}$$

onde:

- P_i representa a população do bairro i ;
- d_i representa a distância viária estimada entre o bairro i e o centro funcional do município.

Na ausência de uma matriz origem–destino consolidada para o município, as distâncias apresentadas devem ser interpretadas como estimativas territoriais de ordem de grandeza,

suficientes para indicar gradientes de acessibilidade e diferenças estruturais entre as regiões administrativas da cidade.

A Tabela 2 apresenta a estimativa das distâncias médias entre as regiões administrativas de Maceió e as centralidades urbanas do município.

Tabela 2 - Distância média estimada de deslocamento por Região Administrativa (ordem de grandeza)

Região Administrativa	Principais bairros representativos	Distância média estimada até centralidades urbanas
RA1 – Orla Central	Pajuçara, Ponta Verde, Jatiúca, Poço	aproximadamente 2 – 4 km
RA2 – Centro / Lagoa	Centro, Trapiche da Barra, Prado, Vergel do Lago	aproximadamente 1 – 5 km
RA3 – Farol e entorno	Farol, Pinheiro, Gruta de Lourdes, Pitanguinha	aproximadamente 3 – 6 km
RA4 – Vale / Ferroviário	Bebedouro, Petrópolis, Rio Novo	aproximadamente 5 – 9 km
RA5 – Miolo urbano	Jacintinho, Feitosa, Serraria	aproximadamente 5 – 8 km
RA6 – Vetor Parte Alta	Benedito Bentes, Antares	aproximadamente 14 – 16 km
RA7 – Parte Alta / Universitária	Cidade Universitária, Tabuleiro do Martins, Clima Bom	aproximadamente 15 – 18 km
RA8 – Litoral Norte	Jacarecica, Garça Torta, Ipioca	aproximadamente 16 – 26 km

Fonte: Elaboração própria, 2026, a partir da estrutura territorial do município e da rede viária urbana - 2026.

A análise dos dados evidencia a existência de um gradiente territorial claro de acessibilidade no município. Regiões administrativas localizadas na faixa central e litorânea apresentam distâncias médias relativamente reduzidas em relação às centralidades urbanas apresentada na figura da seção 3.2.8 desse diagnóstico, frequentemente inferiores a 5 km. Nessas áreas, a proximidade espacial entre moradia, emprego e serviços tende a favorecer deslocamentos mais curtos e maior diversidade modal, incluindo caminhada, bicicleta e transporte coletivo.

Por outro lado, regiões administrativas situadas nos vetores de expansão territorial, especialmente nas porções oeste e norte do município, apresentam distâncias médias significativamente maiores em relação às centralidades urbanas. Em bairros como Benedito Bentes e Cidade Universitária, por exemplo, os deslocamentos até a região central da cidade podem ultrapassar 15 km, evidenciando a extensão territorial dos fluxos pendulares que estruturam a mobilidade urbana do município.

Esse padrão territorial está diretamente associado ao processo histórico de expansão urbana observado nas últimas décadas, no qual o crescimento residencial ocorreu principalmente em áreas periféricas, enquanto as centralidades econômicas permaneceram concentradas nas áreas mais consolidadas da cidade.

A ampliação das distâncias médias de deslocamento produz impactos relevantes sobre o sistema de mobilidade urbana. Em primeiro lugar, esse processo contribui para a concentração dos fluxos de deslocamento em um número relativamente reduzido de corredores viários que conectam as áreas periféricas às centralidades urbanas.

Em Maceió, essa dinâmica é particularmente evidente nos principais eixos estruturantes da cidade, responsáveis por articular a parte alta e o litoral norte às áreas centrais e à faixa litorânea.

Em segundo lugar, o aumento das distâncias médias de deslocamento tende a elevar os custos operacionais do transporte coletivo e a intensificar a pressão sobre a infraestrutura viária existente, especialmente quando a expansão urbana ocorre em áreas de menor densidade demográfica ou com menor diversidade de usos do solo.

Adicionalmente, a ampliação das distâncias de deslocamento pode estimular o crescimento do uso do transporte individual motorizado, especialmente em contextos em que a oferta de transporte coletivo não apresenta capacidade ou qualidade suficientes para atender à demanda crescente.

A análise da relação entre expansão urbana e distâncias de deslocamento evidencia que a estrutura territorial de Maceió exerce influência determinante sobre os padrões de mobilidade da população. Enquanto as regiões centrais apresentam elevada acessibilidade e distâncias médias reduzidas, os vetores de expansão urbana concentram deslocamentos mais longos e dependentes de corredores estruturantes.

Essa configuração reforça a necessidade de integração entre planejamento da mobilidade e planejamento do uso do solo, de forma a reduzir distâncias de deslocamento, promover maior equilíbrio territorial e ampliar a eficiência do sistema de mobilidade urbana do município.

2.3 Parcelamentos Urbanos e Áreas de Expansão

A dinâmica de parcelamento do solo urbano e a identificação das áreas de expansão constituem elementos fundamentais para o diagnóstico da mobilidade urbana, uma vez que antecipam a localização das futuras origens e destinos de viagens no território municipal. Novos loteamentos, conjuntos habitacionais e frentes de urbanização alteram a distribuição espacial da população, ampliam as distâncias médias de deslocamento e impõem demandas adicionais sobre a malha viária e sobre o sistema de transporte coletivo, frequentemente em áreas onde a infraestrutura de mobilidade ainda não está consolidada.

Este item busca mapear e caracterizar os processos recentes de parcelamento do solo e as áreas com indícios de futura ocupação em Maceió, avaliando os riscos associados à expansão urbana sem suporte adequado de transporte coletivo e as pressões potenciais sobre a malha viária existente. A leitura apoia-se nos dados demográficos do Censo 2022 estratificados por bairro, no levantamento de campo realizado no âmbito deste diagnóstico, nas diretrizes territoriais do Plano Diretor vigente e nos projetos de infraestrutura identificados no território.

O processo recente de parcelamento do solo em Maceió manifesta-se de forma diferenciada nos principais vetores de crescimento identificados no item 2.2. No vetor parte alta, a expansão urbana esteve historicamente associada à implantação de grandes conjuntos habitacionais e à abertura de novos loteamentos voltados à população de renda média e baixa, processo que segue ativo. Evidência recente dessa dinâmica é a implantação, na Cidade Universitária, dos conjuntos Maceió I, com cerca de 3.900 unidades habitacionais, e Jardim Royal, empreendimentos de grande porte que ampliam de forma significativa a população residente do vetor sem que tenha havido ampliação proporcional da oferta de linhas de ônibus.

No litoral norte, o crescimento urbano apresenta forte relação com processos de valorização imobiliária associados ao turismo, à segunda residência e a empreendimentos residenciais voltados a segmentos de renda mais elevada. O levantamento realizado neste diagnóstico identificou o crescimento de novos loteamentos na orla norte como um dos gargalos estruturais da mobilidade municipal, uma vez que bairros como Jacarecica e Guaxuma vêm se expandindo sem a correspondente criação de linhas de transporte coletivo.

Cabe registrar, como limitação de informação, que não foi disponibilizada para este diagnóstico base consolidada de parcelamentos do solo em tramitação junto aos órgãos municipais de licenciamento urbanístico. A leitura aqui apresentada apoia-se, portanto, nas evidências indiretas

de parcelamento captadas pelo Censo 2022, pelo levantamento de campo e pelos empreendimentos identificados no território. Recomenda-se, para as etapas subsequentes do Plano, a obtenção e a análise sistemática dos processos de parcelamento em tramitação, de modo a antecipar com maior precisão as demandas futuras de mobilidade.

2.3.1 Áreas com indícios de futura ocupação

Os dados censitários e a leitura territorial permitem identificar as áreas do município com indícios mais consistentes de futura ocupação. No Vetor Parte Alta, os bairros Cidade Universitária (+65,2%), Antares (+48,3%) e adjacências concentraram o crescimento populacional da última década, dinâmica em parte alimentada pela realocação forçada de moradores dos bairros afetados pela subsidência do solo — Pinheiro, Bebedouro, Bom Parto, Mutange e parte do Farol —, que registraram redução de mais de 30 mil habitantes na comparação entre os Censos Demográficos de 2010 e 2022 (IBGE), ao passo que estimativas mais amplas, que consideram também moradores realocados em áreas de monitoramento, apontam entre 55 e 60 mil pessoas atingidas, número compatível com as 19.096 propostas de compensação apresentadas pela Braskem no âmbito do Programa de Compensação Financeira e Apoio à Realocação (PCF). Essa dinâmica tende a persistir em razão da disponibilidade relativa de áreas urbanizáveis e da continuidade da produção habitacional nesse setor.

No litoral norte, os bairros Jacarecica (+68,2%), Guaxuma (+45,3%) e São Jorge (+43,0%) registraram os maiores crescimentos relativos do município entre 2010 e 2022, configurando frente de urbanização em consolidação. A baixa densidade demográfica média da Oitava Região, de 832 hab./km² em 2022, combinada à sua grande extensão territorial, indica elevado potencial de absorção de expansão futura, conforme as diretrizes urbanísticas e a dinâmica imobiliária. A duplicação da AL-101 Norte, em execução pelo Governo do Estado, tende a reforçar esse vetor, ampliando a acessibilidade regional e, com ela, a atratividade da área para novos parcelamentos e empreendimentos.

O macrozoneamento do Plano Diretor vigente delimita, ainda, macroárea de expansão urbana destinada ao crescimento futuro da cidade. A localização dessas macroáreas tende a reforçar fluxos radiais e pendulares em direção às centralidades de emprego e serviços, o que evidencia a

sensibilidade estrutural do território de Maceió à dispersão urbana. O processo de revisão do Plano Diretor, iniciado em 2024, constitui oportunidade relevante para articular as diretrizes de expansão às diretrizes de mobilidade que resultarão deste Plano.

2.3.2 Riscos de expansão sem suporte de transporte coletivo

A sobreposição entre as áreas de expansão identificadas e a cobertura atual do sistema de transporte coletivo evidencia um risco estrutural para a mobilidade municipal: o crescimento populacional recente migrou para a periferia, para a parte alta e para o litoral norte sem oferta proporcional de transporte coletivo. Na Cidade Universitária, o crescimento de 65,2% não foi acompanhado de novas linhas estruturantes; em Antares, o acréscimo de 48,3% ocorreu igualmente sem reforço da rede; e no litoral norte, Jacarecica, Guaxuma e São Jorge crescem sem linhas novas e com infraestrutura viária classificada como ruim a péssima no levantamento de campo.

Esse descompasso entre expansão urbana e oferta de transporte coletivo tende a consolidar padrões de deslocamento dependentes do transporte individual motorizado, sobretudo nas áreas de urbanização mais recente e de menor densidade. Áreas dependentes de sistemas de infraestrutura ainda incompletos podem, adicionalmente, experimentar ocupação irregular ou expansão de baixa densidade demográfica, gerando padrões de deslocamento dispersos e de difícil atendimento por redes estruturadas de transporte coletivo. Caso mantida a trajetória atual, a expansão sem suporte de transporte coletivo contribuirá para o aprofundamento do desequilíbrio modal já observado no município, em que o transporte individual motorizado supera o coletivo nos motivos trabalho e estudo.

2.3.3 Pressões futuras sobre a malha viária existente

As áreas de expansão identificadas projetam pressões diferenciadas sobre a malha viária existente. No vetor parte alta, o crescimento populacional amplia a demanda sobre o corredor da Via Expressa (Menino Marcelo) e sobre as vias de acesso à Avenida Fernandes Lima, eixos que já operam próximos ao limite operacional. A projeção populacional apresentada no item 2.5 indica que a Sexta e a Sétima Regiões, que já concentram 42,9% da população municipal, devem adicionar

aproximadamente 75,9 mil habitantes até 2045, o que reforça a necessidade de corredores de alta capacidade e integração multimodal nesse setor.

No litoral norte, a expansão apoia-se em eixos com condições viárias e de segurança precárias. O acesso nordeste, estruturado pela AL-101 Norte e pela Estrada da Jacarecica, apresenta risco elevado no levantamento de campo, com trechos sem controle de velocidade, travessias seguras ou calçadas contínuas. A continuidade da urbanização nesse vetor, sem intervenções estruturais, tende a agravar simultaneamente os problemas de capacidade e de segurança viária, além de induzir viagens mais longas e maior dependência do automóvel, dado o padrão de baixa densidade demográfica e de baixa diversidade de usos da área.

2.3.4 Síntese das áreas críticas e potenciais

O Quadro 1 a seguir sistematiza as áreas críticas e potenciais de expansão identificadas, relacionando as evidências de crescimento, a condição de suporte do transporte coletivo e da malha viária e a classificação de criticidade para fins do diagnóstico de mobilidade.

Quadro 1 - Áreas críticas e potenciais de expansão urbana e implicações para a mobilidade

Área / Vetor / Região Administrativa	Evidências de expansão	Suporte de Transporte Público e condição viária	Classificação
Vetor Parte Alta – Expansão residencial (Cidade Universitária, Antares, Benedito Bentes e adjacências)	Cidade Universitária +65,2% e Antares +48,3% (2010–2022); conjuntos Maceió I (3.900 unidades) e Jardim Royal; crescimento em parte associado à realocação de moradores dos bairros afetados pela subsidência — evento que atingiu entre 55 e 60 mil pessoas no total (PCF/Braskem; IBGE 2022), das quais uma parcela se deslocou para esse vetor	Sem novas linhas estruturantes; corredores de ligação (Menino Marcelo e acessos à Fernandes Lima) próximos ao limite operacional	Crítica
Vetor Litoral Norte (Jacarecica, Guaxuma, São Jorge, Riacho Doce, Ipioca)	Jacarecica +68,2%, Guaxuma +45,3% e São Jorge +43,0% (2010–2022); novos loteamentos associados à valorização imobiliária e ao turismo; duplicação da AL-101 Norte em execução	Sem linhas novas de Transporte Público; infraestrutura viária ruim a péssima; Estrada da Jacarecica sem controle de velocidade	Crítica
Macroárea de expansão urbana	Áreas destinadas ao crescimento futuro da	Cobertura de Transporte Público	Potencial

(perímetros do macrozoneamento do Plano Diretor 2005 — a delimitação por bairros consta do mapa anexo à Lei)	cidade pelo macrozoneamento; delimitação em revisão no processo iniciado em 2024	limitada; baixa conectividade viária; tendência de reforço de fluxos radiais e pendulares	
Oitava Região Administrativa (Cruz das Almas, Jacarecica, Guaxuma, Garça Torta, Riacho Doce, Pescaria e Ipioca)	Densidade demográfica média de 832 hab./km ² (2022) e grande extensão territorial; potencial de absorção de expansão dispersa	Risco de viagens longas e dependência do automóvel; necessidade de condicionantes de mobilidade para novos parcelamentos	Potencial sob monitoramento

Fonte: Elaboração própria, 2026, a partir de dados do Censo 2022 (IBGE), do levantamento de campo e do Plano Diretor de Maceió.

Em síntese, o mapeamento indica que as duas frentes mais dinâmicas de expansão do município, o Vetor Parte Alta e o Litoral Norte, são justamente aquelas com maior fragilidade de suporte de transporte coletivo e de infraestrutura viária. Para fins deste diagnóstico, as áreas foram classificadas em três níveis de criticidade: **Crítica**, quando há expansão populacional consolidada combinada à ausência de linhas estruturantes de transporte coletivo e infraestrutura viária próxima ou acima do limite operacional; **Potencial**, quando se trata de áreas destinadas ao crescimento futuro pelo macrozoneamento, com cobertura de transporte limitada e baixa conectividade viária, mas sem expansão demográfica expressiva já em curso; e **Potencial sob Monitoramento**, quando a área apresenta capacidade de absorção de crescimento disperso, porém com risco de consolidação de padrões de deslocamento dependentes do automóvel caso não sejam estabelecidos condicionantes de mobilidade para novos parcelamentos. Essa constatação delimita, desde já, um dos eixos prioritários das etapas de prognóstico e proposições do Plano: condicionar a aprovação de novos parcelamentos à provisão de infraestrutura de mobilidade e antecipar a estruturação de corredores de transporte coletivo nos vetores de crescimento, de modo a evitar a consolidação de padrões de deslocamento dispersos e dependentes do automóvel.

2.4 Novos Empreendimentos Empresariais

A dinâmica da mobilidade urbana está diretamente associada à localização e à intensidade das atividades econômicas no território. A distribuição espacial de polos de comércio, serviços e indústrias constitui um dos principais vetores geradores de viagens, influenciando padrões de

deslocamento, demanda por transporte coletivo, circulação viária e processos de adensamento urbano. Nesse contexto, a análise dos empreendimentos empresariais e dos polos econômicos existentes e em consolidação torna-se etapa fundamental para compreender as tendências de crescimento e os potenciais impactos sobre o sistema de mobilidade de Maceió.

Este capítulo tem como objetivo identificar e caracterizar as principais centralidades econômicas do município, considerando sua inserção territorial, grau de consolidação, perfil funcional e interface com a infraestrutura viária e de transporte coletivo. A abordagem adotada busca ir além da simples listagem de empreendimentos, priorizando a leitura estruturante do território e a identificação de áreas que concentram fluxos recorrentes de trabalho, consumo e serviços.

Ao reconhecer esses polos como elementos estruturadores da dinâmica urbana, o Plano Municipal de Mobilidade Urbana poderá antecipar pressões sobre o sistema viário, qualificar a oferta de transporte coletivo e orientar intervenções que promovam maior equilíbrio territorial, integração modal e eficiência nos deslocamentos.

2.4.1 Identificação de polos de comércio, serviços e indústria

A identificação dos polos de comércio, serviços e indústria em Maceió foi realizada com base em uma leitura territorial e funcional do município, considerando a organização administrativa, a estrutura urbana e a distribuição dos principais eixos viários. O objetivo deste item é reconhecer áreas do território que concentram atividades econômicas e que, por essa razão, desempenham papel relevante na dinâmica urbana, independentemente da presença de empreendimentos pontuais ou isolados.

Parte-se do entendimento de que os polos econômicos resultam de processos históricos e estruturais de ocupação do solo, fortemente condicionados pela acessibilidade, pela hierarquia viária e pela articulação entre diferentes partes da cidade. Assim, a análise não se restringe à enumeração de estabelecimentos específicos, mas busca identificar conjuntos territoriais nos quais o comércio, os serviços ou as atividades industriais se organizam de forma concentrada e recorrente.

A leitura territorial dos polos econômicos dialoga com a classificação de atividades econômicas adotada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), especialmente a partir da

Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) e dos dados do Cadastro Central de Empresas (CEMPRE). Esses instrumentos evidenciam a concentração espacial de estabelecimentos de comércio, serviços e indústria em áreas específicas do território urbano, reforçando a noção de centralidades econômicas associadas à acessibilidade e à infraestrutura urbana disponível.

Nesse sentido, as Regiões Administrativas do município constituem uma referência fundamental para a leitura espacial dos polos, uma vez que agrupam bairros com características urbanas e funcionais semelhantes. A análise por esse recorte permite observar padrões diferenciados de concentração de atividades econômicas, evidenciando regiões com maior centralidade e dinamismo econômico e outras com vocações mais específicas ou em processo de consolidação.

Observa-se que os polos de comércio e serviços de maior intensidade tendem a se estruturar ao longo dos principais corredores viários, historicamente consolidados como eixos de circulação e articulação urbana. Essas áreas concentram usos diversos, como comércio varejista, serviços especializados, equipamentos institucionais e atividades administrativas, configurando espaços de elevada atratividade e forte presença no cotidiano da população. A consolidação desses polos está diretamente associada à capacidade de conexão com diferentes regiões da cidade e à disponibilidade de infraestrutura urbana.

Por outro lado, em áreas de expansão urbana e em setores mais periféricos do município, identificam-se polos com características distintas, geralmente associados a serviços de apoio, educação, atividades institucionais e, em determinados casos, usos industriais ou logísticos. Nessas regiões, a localização das atividades econômicas mostra-se mais dependente da estrutura viária de maior capacidade e do transporte motorizado, refletindo padrões de ocupação mais recentes e menor diversidade de usos do solo.

A diferenciação entre polos de comércio, serviços e indústria também se manifesta na forma como essas atividades se distribuem no território. O comércio e os serviços apresentam maior tendência à concentração nas áreas de maior fluxo e centralidade urbana, notadamente os bairros do Centro — que abriga o núcleo comercial histórico e mais importante da cidade — e do Jaraguá, a orla marítima (Pajuçara, Ponta Verde e Jatiúca) e o corredor da Avenida Fernandes Lima, eixos historicamente consolidados de circulação e articulação urbana. As atividades industriais e logísticas, por sua vez, localizam-se em regiões específicas do território, condicionadas por fatores

operacionais, disponibilidade de espaço e acesso a eixos viários estratégicos. Destacam-se, nesse sentido, o Distrito Industrial Governador Luiz Cavalcante, no Tabuleiro do Martins, articulado à Av. Durval de Góes Monteiro e Av. Menino Marcelo (BR-316); o Porto de Maceió, no Jaraguá, principal equipamento logístico do município; e o entorno da CEASA, polo de abastecimento e distribuição igualmente vinculados ao eixo da BR-104. Essa configuração faz com que os fluxos de carga e os deslocamentos de trabalhadores dessas atividades se sobreponham aos corredores estruturantes do sistema viário, compartilhados com o tráfego urbano regular.

Dessa forma, os polos identificados neste diagnóstico devem ser compreendidos como áreas territoriais de concentração de atividades econômicas, cuja configuração está diretamente relacionada à estrutura urbana e viária de Maceió. Essa leitura constitui uma base essencial para a compreensão da dinâmica econômica da cidade e para a análise, nos itens subsequentes, dos impactos desses polos sobre a mobilidade urbana, os padrões de deslocamento e o funcionamento do sistema viário municipal.

2.4.2 Análise do Plano Municipal de Desenvolvimento Econômico de Maceió

A análise do Plano Municipal de Desenvolvimento Econômico de Maceió (2022), no âmbito deste diagnóstico, tem como objetivo compreender como as diretrizes econômicas propostas pelo Município dialogam com a organização territorial da cidade e com a distribuição dos polos de comércio, serviços e indústria previamente identificados. Não se trata, portanto, de avaliar a efetividade do plano ou propor ajustes, mas de situar suas diretrizes no contexto da estrutura urbana existente e das dinâmicas econômicas já observadas no território.

O Plano Municipal de Desenvolvimento Econômico estabelece orientações voltadas ao estímulo à atividade produtiva, à atração de investimentos e à geração de emprego e renda, reconhecendo a importância da diversificação econômica e do fortalecimento de setores estratégicos para o desenvolvimento local. Essas diretrizes partem do entendimento de que o crescimento econômico deve estar articulado ao ordenamento territorial e à infraestrutura urbana disponível, ainda que nem sempre explicitem, de forma detalhada, os impactos associados à mobilidade urbana.

A abordagem adotada no Plano Municipal de Desenvolvimento Econômico é compatível com diretrizes amplamente difundidas em estudos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que destacam a importância da articulação entre planejamento econômico, ordenamento territorial e infraestrutura urbana como condição para o desenvolvimento sustentável das cidades. Segundo essas diretrizes, a concentração de atividades produtivas em áreas dotadas de infraestrutura tende a potencializar ganhos econômicos, ao mesmo tempo em que impõe desafios adicionais à mobilidade urbana.

Ao analisar o plano sob a ótica territorial, observa-se que suas diretrizes tendem a reforçar áreas já consolidadas como polos econômicos, especialmente aquelas associadas aos principais eixos de circulação e às regiões com maior centralidade urbana. Essa convergência entre planejamento econômico e estrutura urbana existente indica que o crescimento econômico projetado pelo Município tende a intensificar dinâmicas já presentes, ampliando a relevância dos corredores viários estruturantes e das Regiões Administrativas com maior concentração de atividades. É o caso, notadamente, da Primeira Região Administrativa, que abrange a orla marítima (Pajuçara, Ponta Verde e Jatiúca) e o Jaraguá, concentrando as atividades turísticas, de serviços e portuárias; da Segunda Região, que reúne o bairro do centro e seu entorno, principal núcleo de comércio varejista e de serviços administrativos do município; e da Terceira Região, estruturada ao longo do corredor da Avenida Fernandes Lima, que concentra atividades comerciais, de serviços e equipamentos institucionais em bairros como Farol e Gruta de Lourdes.

Por outro lado, o plano também sinaliza a intenção de estimular o desenvolvimento econômico em áreas de expansão urbana e em regiões com potencial de crescimento, especialmente por meio do fortalecimento de atividades de serviços, da atração de novos empreendimentos e da consolidação de áreas com vocação logística ou institucional. Essa orientação aponta para a possibilidade de surgimento ou fortalecimento de novos polos econômicos, cujos efeitos sobre a organização urbana e a mobilidade tendem a se manifestar de forma gradual e diferenciada no território.

Do ponto de vista do diagnóstico da mobilidade urbana, a análise do Plano Municipal de Desenvolvimento Econômico evidencia que as diretrizes de estímulo à atividade econômica estão intrinsecamente associadas à intensificação do uso do território e à ampliação dos fluxos urbanos. Ainda que o plano não trate explicitamente da mobilidade, suas propostas têm implicações diretas sobre a distribuição espacial das atividades, sobre a atratividade de determinadas regiões e sobre a pressão exercida sobre o sistema viário e os modos de transporte.

Nesse sentido, a leitura integrada entre o Plano Municipal de Desenvolvimento Econômico e a identificação dos polos de comércio, serviços e indústria permite compreender que o desenvolvimento econômico projetado tende a reforçar padrões territoriais existentes, ao mesmo tempo em que pode induzir transformações em áreas específicas do município. Essa constatação é central para o diagnóstico, pois fornece o pano de fundo necessário para a análise, nos itens subsequentes, da geração de viagens, dos picos de tráfego e das demandas impostas ao transporte coletivo e à circulação urbana.

Assim, o Plano Municipal de Desenvolvimento Econômico de Maceió é considerado, neste diagnóstico, como um elemento contextual estruturante, que contribui para a compreensão das dinâmicas econômicas atuais e potenciais do município, sem se confundir com instrumentos operacionais de mobilidade. Sua análise permite alinhar a leitura econômica à leitura territorial e viária, estabelecendo uma base coerente para a avaliação dos impactos associados à mobilidade urbana ao longo deste item.

2.4.3 Geração de viagens associadas a esses empreendimentos

A relação entre o uso e a ocupação do solo e a geração de viagens é amplamente reconhecida no planejamento urbano e de transportes, estando diretamente associada à concentração espacial de atividades econômicas e institucionais. Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), especialmente aqueles derivados do Cadastro Central de Empresas (CEMPRE), evidenciam que áreas com maior densidade de estabelecimentos de comércio, serviços e indústria tendem a concentrar volumes mais elevados de deslocamentos diários, tanto como origem quanto como destino das viagens. Esse padrão reforça a compreensão de que a organização territorial das atividades econômicas exerce influência direta sobre os fluxos de mobilidade urbana.

A concentração de atividades econômicas e institucionais tende a intensificar os fluxos urbanos, ampliando a demanda sobre a infraestrutura viária e os sistemas de transporte, especialmente em áreas que exercem papel de centralidade no território municipal.

No contexto urbano, a concentração de empreendimentos econômicos atua como fator indutor da geração de viagens por diferentes motivos, incluindo trabalho, consumo, acesso a serviços e atividades institucionais. Esses deslocamentos não se distribuem de forma homogênea no território,

mas se organizam a partir da localização dos polos econômicos, de sua escala de atração e da diversidade de funções que desempenham no tecido urbano.

Os polos predominantemente comerciais e de serviços tendem a gerar viagens caracterizadas por elevada rotatividade de usuários e por múltiplos motivos de deslocamento ao longo do dia. Nesses casos, observa-se a atração de fluxos de curta e média duração, provenientes tanto de áreas residenciais próximas quanto de outras regiões da cidade, reforçando o papel dessas áreas como centralidades urbanas ativas.

Por sua vez, polos associados a atividades institucionais, administrativas e educacionais apresentam padrões de geração de viagens mais concentrados em determinados períodos do dia, relacionados principalmente aos horários de início e término das atividades. Esses deslocamentos assumem caráter majoritariamente pendular, contribuindo para a intensificação dos fluxos nos principais eixos de ligação entre áreas residenciais e zonas de concentração de empregos e serviços públicos.

As atividades industriais e logísticas, embora geralmente apresentem menor diversidade de motivos de viagem, também exercem influência relevante sobre a geração de deslocamentos, especialmente em função do deslocamento diário de trabalhadores e da circulação associada à distribuição de bens e insumos. Esses fluxos tendem a se concentrar em eixos viários específicos, muitas vezes compartilhados com outros tipos de tráfego urbano, ampliando a pressão sobre a infraestrutura existente.

A leitura territorial da geração de viagens evidencia que a localização dos empreendimentos econômicos e sua articulação com a malha viária e o sistema de transporte condicionam a intensidade e o padrão dos deslocamentos urbanos. Regiões administrativas que concentram maior diversidade de atividades tendem a apresentar geração mais distribuída ao longo do dia, enquanto áreas com vocações mais específicas concentram seus efeitos em períodos determinados.

Dessa forma, a análise da geração de viagens associada aos empreendimentos identificados permite compreender como a dinâmica econômica urbana influencia diretamente os padrões de deslocamento em Maceió, constituindo elemento fundamental para a interpretação dos picos de tráfego, da relação com o transporte coletivo e dos impactos sobre a circulação local, abordados nos itens subsequentes deste item.

2.4.4 Picos de Tráfego

A análise dos picos de tráfego associados aos polos de comércio, serviços e indústria em Maceió considera a distribuição temporal dos deslocamentos ao longo do dia, buscando identificar os períodos de maior concentração de fluxos e sua relação com a tipologia das atividades econômicas e com a organização territorial do município. Essa leitura temporal é essencial para compreender os momentos de maior pressão sobre o sistema viário e os modos de transporte, especialmente nos corredores estruturantes e nas áreas de maior concentração de atividades.

De forma geral, os polos econômicos associados a atividades institucionais, administrativas e educacionais apresentam picos de tráfego mais bem definidos nos períodos matutino (início da manhã) e vespertino (final da tarde), refletindo padrões de deslocamento predominantemente pendulares. Esses picos estão relacionados aos horários de início e término das jornadas de trabalho e estudo, concentrando deslocamentos em faixas horárias semelhantes e intensificando a demanda sobre os principais eixos viários que conectam áreas residenciais a esses polos.

Nos polos com predominância de comércio e serviços, observa-se um padrão de tráfego mais distribuído ao longo do dia, com intensificação dos fluxos no meio da manhã, no período da tarde e, em determinadas áreas, no início da noite. Esses picos apresentam caráter menos concentrado, associado à elevada rotatividade de usuários, à diversidade de motivos de viagem e à sobreposição de deslocamentos por trabalho, consumo e serviços. Em regiões administrativas com forte vocação comercial, esse comportamento resulta em múltiplos períodos de saturação parcial do sistema viário, em vez de um único pico claramente definido.

As atividades industriais e logísticas, quando presentes, tendem a gerar padrões de tráfego específicos, frequentemente associados a deslocamentos de trabalhadores em horários antecipados ou deslocados em relação aos picos tradicionais, bem como à circulação de veículos de carga ao longo do dia. Em algumas Regiões Administrativas, esses fluxos podem ocorrer no início da manhã, no período noturno ou em horários intermediários, gerando conflitos pontuais com o tráfego urbano regular, especialmente em vias compartilhadas por diferentes tipos de veículos.

A leitura por Regiões Administrativas evidencia que os horários de pico não se manifestam de forma homogênea no território de Maceió. Regiões que concentram polos diversificados, com mistura de usos residenciais, comerciais e institucionais, tendem a apresentar sobreposição de picos em

diferentes faixas horárias, prolongando os períodos de maior intensidade de tráfego ao longo do dia. Em contrapartida, regiões com vocações mais específicas exibem picos mais concentrados e previsíveis, associados à tipologia dominante das atividades econômicas ali instaladas.

Do ponto de vista do diagnóstico da mobilidade urbana, a identificação desses padrões temporais evidencia que os picos de tráfego em Maceió resultam não apenas do volume de viagens geradas, mas da sincronização dos horários de funcionamento das atividades econômicas e da sua concentração territorial. A coincidência de picos oriundos de diferentes polos e Regiões Administrativas contribui para a sobrecarga dos corredores estruturantes e para o aumento de conflitos entre modos de transporte, sobretudo nos períodos de maior demanda.

Assim, a análise dos picos de tráfego, ao incorporar explicitamente a dimensão horária dos deslocamentos, reforça a importância de compreender a mobilidade urbana de forma integrada, articulando tipologia de atividades, localização territorial e tempo, fornecendo base técnica para a avaliação, no item seguinte, da relação entre os polos econômicos e o transporte coletivo urbano. Essa leitura está alinhada ao entendimento da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei nº 12.587/2012, que reconhece a necessidade de considerar a dimensão temporal dos deslocamentos e a compatibilização entre uso do solo, oferta de transporte e capacidade da infraestrutura viária.

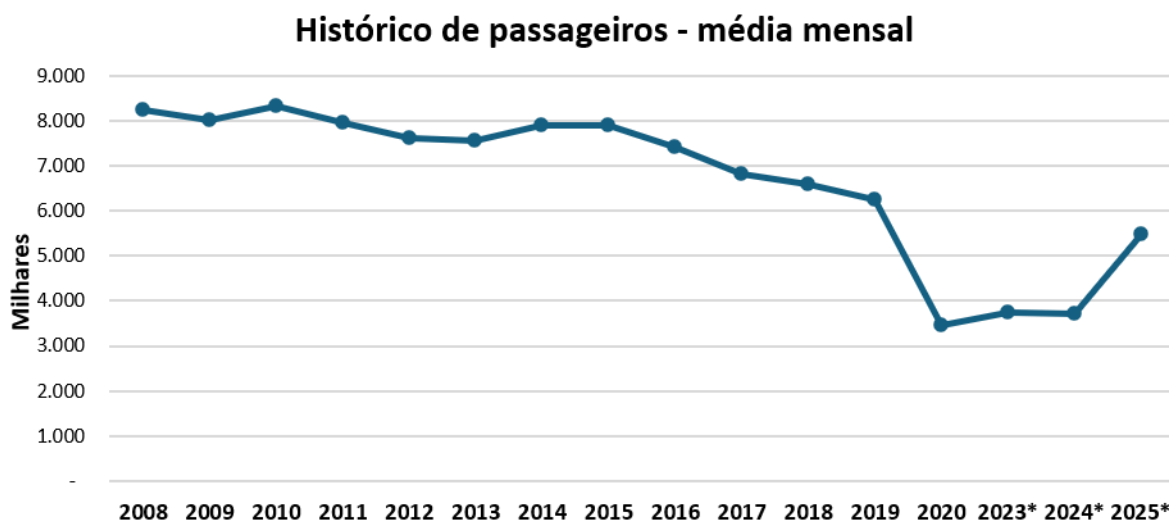
2.4.5 Transporte Coletivo

A relação entre os polos de comércio, serviços e indústria e o sistema de transporte coletivo urbano em Maceió é um elemento central para a compreensão da dinâmica de deslocamentos no município. Esta leitura, de natureza territorial e qualitativa, articula-se diretamente com a análise quantitativa do sistema de transporte público coletivo apresentada no Prognóstico (Capítulo 3), no qual são detalhados a evolução histórica dos passageiros transportados nas linhas municipais, a distribuição das linhas por trecho viário com base em dados de GPS/DMTT de maio/2025 e a oferta de viagens na Hora de Pico da Manhã por trecho do Sistema Municipal, cuja síntese é retomada a seguir.

Do ponto de vista da tendência da demanda, a série histórica das linhas municipais de Maceió evidencia retração estrutural, anterior ao choque pandêmico e por ele aprofundada. Entre 2010 — pico da série, com 8,33 milhões de passageiros por mês em média — e 2019, último ano pré-pandemia integralmente registrado, observou-se queda de aproximadamente 25%. A partir de 2020,

o sistema passou a operar em patamar significativamente inferior ao histórico, com sinais de recuperação parcial em 2025.

Gráfico 1 - Evolução dos passageiros transportados nas linhas municipais de Maceió até 2025



Fonte: Base operacional: DMTT/SMTT Maceió (2025).

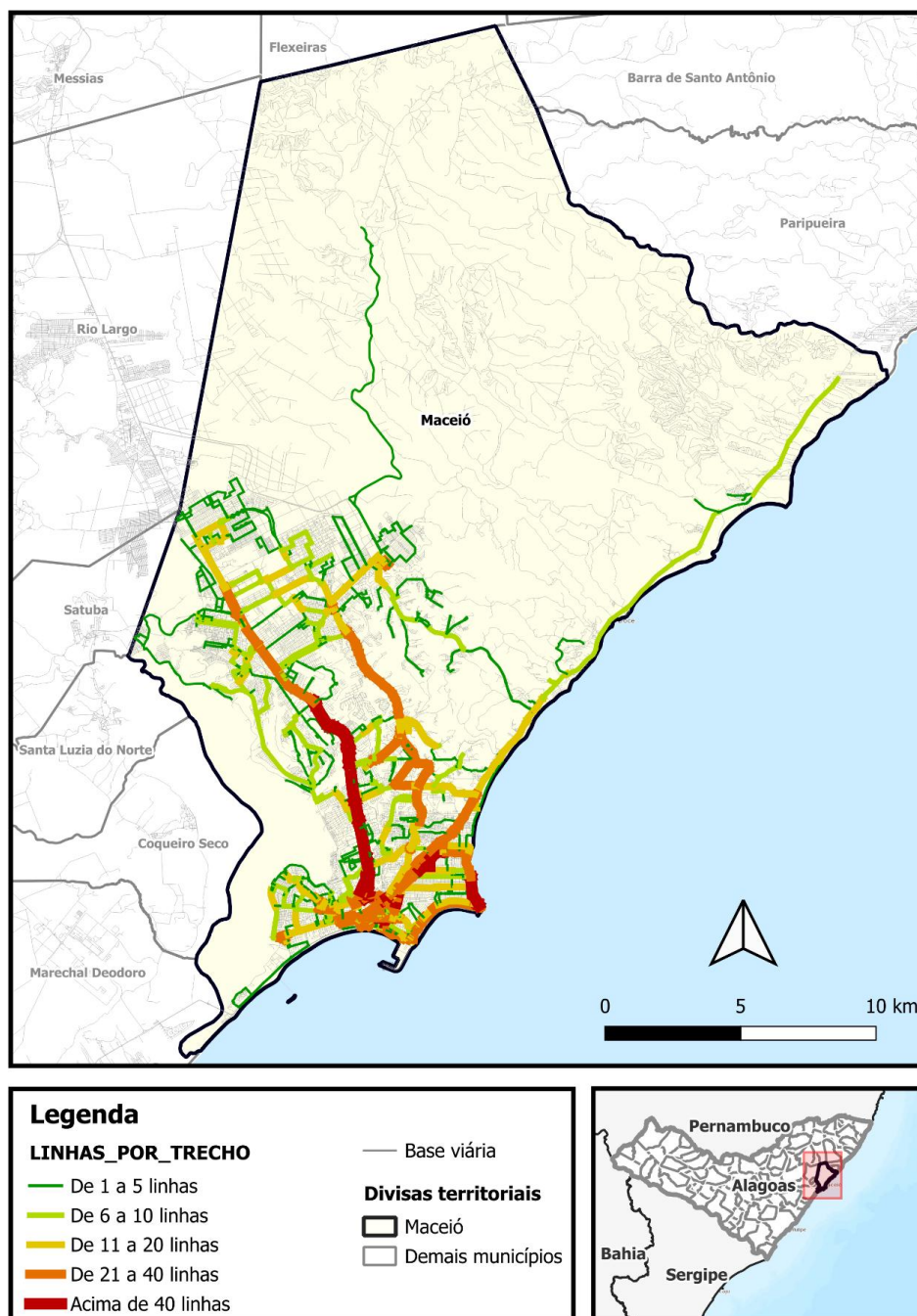
Os dados do Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE/DMTT, maio de 2025), detalhados adiante neste diagnóstico (**Gráficos 13, 14 e 15**), permitem qualificar essa tendência com a distribuição horária dos deslocamentos, evidenciando a relação direta entre tipologia de uso do solo e concentração de fluxos. Nos dias úteis, a demanda concentra-se marcadamente no pico da manhã entre 5h e 8h — com o maior volume registrado entre 6h e 7h —, seguida de um entrepico entre 11h e 13h e um segundo pico vespertino entre 16h e 19h, padrão diretamente associado aos horários de funcionamento das atividades institucionais, administrativas e educacionais que dominam os principais polos de atração de viagens do município. A média diária de embarques em dias úteis atingiu 217,6 mil passageiros em maio de 2025, contra 181,4 mil considerando a média geral do mês — diferença que evidencia a força do padrão pendular associado ao ciclo laboral e escolar na estruturação dos fluxos urbanos. A matriz origem-destino, estruturada em 170 zonas de tráfego a partir de dados de telefonia móvel e SBE e apresentada nas **Figuras 47 e 48**, reforça essa leitura: no pico da manhã, as origens estão dispersas nas regiões residenciais periféricas — notadamente o Vetor Parte Alta — e os destinos convergem para a área central e a orla,

confirmando a dissociação espacial entre moradia e trabalho como principal vetor de pressão sobre os corredores estruturantes do município.

A perda estrutural de demanda do transporte coletivo ocorre em paralelo à ampliação da motorização individual: as projeções do Prognóstico apontam crescimento de 44% da frota veicular entre 2023 e 2035, com taxa de motorização aproximando-se de 550 veículos por mil habitantes — patamar característico de capitais com congestionamento crônico. O crescimento econômico projetado para o município (PIB per capita de R\$ 29,8 mil em 2022 para R\$ 42,5 mil em 2035) tem se traduzido, até aqui, mais em migração modal em direção ao automóvel do que em fortalecimento do transporte coletivo.

Do ponto de vista da estrutura da rede, a distribuição das linhas municipais por trecho viário, apresentada na Figura 2, evidencia padrão predominantemente radial, com forte concentração de linhas nos corredores estruturantes de acesso ao Centro (trechos com mais de 40 linhas coincidentes) e adensamento significativo na orla marítima e no eixo da Avenida Fernandes Lima. Essa configuração é coerente com a hipótese diagnóstica deste capítulo: os polos econômicos consolidados concentram a maior parte da oferta de transporte coletivo, ao passo que as áreas de expansão recente — notadamente o Vetor Parte Alta e o Vetor Litoral Norte — apresentam cobertura mais rarefeita, com predominância de trechos servidos por 1 a 10 linhas.

Figura 2 - Distribuição das linhas municipais de Maceió por trecho viário



Fonte: GPS, DMTT – Base de dados: maio/2025. Elaboração própria, 2026.

A leitura articulada entre o diagnóstico territorial dos polos econômicos e os dados quantitativos do transporte coletivo confirma que a rede atual está estruturada em resposta à geografia econômica existente, mas apresenta indícios de sobrecarga nos corredores de acesso aos polos consolidados

e cobertura insuficiente nas áreas de expansão urbana em consolidação. A implantação da rede de corredores estruturantes prevista pelo Estudo Nacional da Mobilidade Urbana (ENMU/BNDES, 2025), detalhada no Prognóstico, atenderia direta ou indiretamente aos principais polos identificados neste diagnóstico, indicando que o desenho institucional em preparação está territorialmente ancorado nas dinâmicas econômicas observadas — condição necessária, ainda que não suficiente, para a reversão parcial da migração modal em favor do transporte coletivo no horizonte 2035.

2.4.6 Estacionamento e Circulação Local

A concentração de polos de comércio, serviços e atividades institucionais no território urbano de Maceió produz impactos diretos sobre o estacionamento e a circulação local, especialmente nas áreas onde a intensidade das atividades supera a capacidade de acomodação da infraestrutura viária existente. Esses impactos manifestam-se de forma diferenciada conforme a tipologia dos empreendimentos, a localização territorial e o grau de articulação com a malha viária e o sistema de transporte coletivo.

Nas áreas associadas a polos comerciais e de serviços consolidados, observa-se elevada demanda por vagas de estacionamento, sobretudo de curta duração, em função da alta rotatividade de usuários e da diversidade de motivos de deslocamento. A insuficiência de oferta formal de vagas em determinadas áreas contribui para a ocupação irregular do espaço viário, com veículos estacionados em locais inadequados, interferindo na fluidez do tráfego, na operação do transporte coletivo e na circulação de pedestres.

Além do estacionamento propriamente dito, verifica-se a intensificação de práticas de parada rápida para embarque e desembarque de passageiros, bem como para operações de carga e descarga, especialmente no entorno imediato dos polos econômicos. Essas paradas, frequentemente realizadas em faixas de rolamento ou sobre calçadas, reduzem a capacidade operacional das vias e ampliam conflitos entre os diferentes modos de transporte, comprometendo a segurança viária e a continuidade dos deslocamentos.

Em polos associados a atividades institucionais, administrativas e educacionais, os impactos sobre o estacionamento e a circulação local tendem a se concentrar nos períodos de pico, coincidentes com os horários de início e término das atividades. Nesses momentos, observa-se aumento

significativo da demanda por vagas e da circulação de veículos particulares em vias locais e coletoras que, muitas vezes, não foram dimensionadas para absorver volumes elevados de tráfego em intervalos de tempo reduzidos, resultando em congestionamentos pontuais e dificuldades de acesso.

A sobreposição de funções no espaço viário, circulação, estacionamento, carga e descarga e permanência, evidencia conflitos operacionais recorrentes, sobretudo em áreas com seções viárias restritas e elevada presença de pedestres. Nessas condições, a convivência entre veículos particulares, transporte coletivo, pedestres e ciclistas ocorre de forma precária, ampliando riscos à segurança viária e reduzindo a eficiência da circulação local.

Os impactos observados sobre o estacionamento e a circulação local não constituem fenômenos isolados, sendo recorrentes em áreas urbanas caracterizadas pela elevada concentração de atividades econômicas e pela sobreposição de funções no espaço viário. Diagnósticos urbanos realizados em cidades brasileiras de porte semelhante apontam padrões semelhantes de conflito pelo uso do espaço público, reforçando a necessidade de leitura integrada entre mobilidade, uso do solo e dinâmica econômica.

2.4.7 Tipo de Empreendimento x Impacto na Mobilidade

A compreensão dos impactos da atividade econômica sobre a mobilidade urbana exige uma leitura integrada que ultrapasse a análise isolada de polos, horários ou modos de transporte. Nesse sentido, a relação entre os diferentes tipos de empreendimentos e seus efeitos sobre a mobilidade constitui um elemento de síntese do diagnóstico, permitindo visualizar como a natureza das atividades econômicas condiciona padrões específicos de deslocamento e uso do espaço urbano.

Ao longo deste capítulo, observou-se que os empreendimentos diferem significativamente quanto à forma de geração e atração de viagens, à distribuição temporal dos fluxos, à dependência do transporte coletivo e à pressão exercida sobre a circulação local e o estacionamento. Essas diferenças não decorrem apenas da escala dos empreendimentos, mas sobretudo de sua tipologia funcional, de seus horários de funcionamento e de sua inserção territorial nas Regiões Administrativas do município.

O Quadro 2 a seguir organiza esses achados de forma sistematizada, relacionando os principais tipos de empreendimentos econômicos identificados no território de Maceió aos impactos predominantes observados na mobilidade urbana. A proposta não é estabelecer hierarquias ou avaliar desempenho, mas evidenciar padrões recorrentes que se repetem no território urbano, contribuindo para a intensificação de fluxos, a formação de picos de tráfego, a pressão sobre o transporte coletivo e os conflitos na circulação local.

Quadro 2 - Tipo de empreendimento x impacto na mobilidade urbana em Maceió

Tipo de Empreendimento	Geração de Viagens	Pico Horário	Pressão sobre o Transporte Coletivo	Impacto no Estacionamento	Conflito na Circulação Local
Comércio Varejista (ruas e galerias)	Alta – fluxo contínuo de clientes ao longo do dia	Manhã e tarde; prolongado no final da tarde	Alta – forte demanda por transporte coletivo de passageiros	Alta – rotatividade intensa de veículos de curta duração	Alto – carga/descarga e paradas em faixas de rolamento
Shopping Centers e Centros Comerciais	Muito alta – concentração de destinos e atratividade regional	Fins de semana e tarde/noite em dias úteis	Moderada – predominância do automóvel particular	Muito alta – demanda por vagas extensas; impacto no entorno	Muito alto – conflito em vias de acesso nos períodos de pico
Serviços Especializados (clínicas, bancos, escritórios)	Moderada – fluxo distribuído com agendamentos	Manhã (horário comercial); menor à tarde	Moderada – uso misto de modos	Moderada – demanda por vagas de média duração	Moderado – paradas para embarque/desembarque
Estabelecimentos de Alimentação (restaurantes, lanchonetes)	Alta – concentrada nos horários de refeição	Almoço (11h30–13h30) e jantar (19h–21h)	Baixa a moderada – predominância do automóvel	Alta – rotatividade intensa em horários de pico	Alto – duplo estacionamento e paradas irregulares
Equipamentos Educacionais (escolas, universidades)	Alta – deslocamentos pendulares massivos	Início da manhã, meio-dia e final da tarde/noite	Muito alta – forte uso do transporte coletivo e a pé	Alta – concentração de veículos em horários específicos	Muito alto – conflito entre ônibus, carros e pedestres

Tipo de Empreendimento	Geração de Viagens	Pico Horário	Pressão sobre o Transporte Coletivo	Impacto no Estacionamento	Conflito na Circulação Local
Equipamentos de Saúde (hospitais, UPAs, UBS)	Moderada a alta – fluxo contínuo com picos no turno diurno	Manhã e início da tarde; emergências distribuídas	Alta – usuários dependentes do transporte coletivo	Alta – demanda de longa duração por acompanhantes	Alto – ambulâncias, carga/descarga de medicamentos e visitantes
Equipamentos Administrativos e Institucionais (repartições públicas)	Moderada – fluxo concentrado em horários de atendimento	Manhã (abertura) e pré-encerramento do expediente	Alta – público com menor renda, mais dependente de TC	Moderada – vagas de curta a média duração	Moderado – picos bem definidos e previsíveis
Indústrias de Transformação e Manufatura	Moderada – deslocamentos de trabalhadores em turnos	Início dos turnos (madrugada/manhã/tarde)	Alta – transporte fretado e coletivo para trabalhadores	Baixa a moderada – estacionamento interno	Moderado – veículos de carga em horários específicos
Atividades Logísticas e de Distribuição	Baixa (trabalhadores) a alta (veículos de carga)	Madrugada e início da manhã para carga; distribuído ao longo do dia	Baixa – baixo uso de transporte coletivo	Baixa – pátios internos para frota	Alto – veículos pesados em vias inadequadas; conflito com tráfego urbano

Tipo de Empreendimento	Geração de Viagens	Pico Horário	Pressão sobre o Transporte Coletivo	Impacto no Estacionamento	Conflito na Circulação Local
Hotéis, Pousadas e Equipamentos Turísticos	Baixa a moderada – fluxo irregular, dependente de sazonalidade	Fins de semana e feriados; chegada/saída concentradas	Baixa – predominância de modos individuais (táxi, aplicativos)	Moderada – demanda variável por vagas	Moderado – concentração em entradas e saídas de turistas

Fonte: Elaboração própria, 2026, com base em dados do IBGE/CEMPRE, RAIS/MTE e leitura territorial do município (2026).

A leitura do quadro evidencia que os desafios da mobilidade urbana não estão associados exclusivamente ao volume de crescimento econômico, mas à forma como diferentes atividades se organizam no espaço e no tempo, interagindo com uma infraestrutura viária e de transporte que possui capacidades e limitações específicas. Empreendimentos com características funcionais distintas produzem impactos igualmente distintos, exigindo abordagens diferenciadas nas etapas posteriores do planejamento da mobilidade.

Dessa forma, o Quadro 2 consolida os principais resultados desse item, funcionando como uma ponte analítica entre o diagnóstico e as fases subsequentes do Plano Municipal de Mobilidade Urbana. Ao explicitar a relação entre tipologia de empreendimento e impacto na mobilidade, o quadro fornece uma base técnica consistente para a compreensão das pressões existentes no sistema urbano e para a formulação futura de diretrizes e estratégias adequadas à realidade de Maceió.

2.4.8 Empreendimentos Geradores de Tráfego (EGTs)

Os Empreendimentos Geradores de Tráfego (EGTs) constituem uma categoria técnica específica no campo do planejamento urbano e da mobilidade, referindo-se a instalações que, por sua natureza, escala ou localização, produzem impactos significativos sobre o sistema viário e de transporte em sua área de influência. A identificação e o monitoramento dos EGTs representam instrumentos fundamentais para a compreensão da relação entre o uso do solo e a dinâmica da circulação urbana, sendo sua análise indispensável em diagnósticos de mobilidade de municípios de médio e grande porte.

No âmbito normativo federal, a Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) nº 744, de 15 de setembro de 2005, estabelece os critérios para a caracterização de empreendimentos como geradores de tráfego, fixando parâmetros relacionados ao porte das edificações, ao número de vagas de estacionamento, à área de construção e à tipologia de uso. Segundo essa resolução, são considerados EGTs os empreendimentos que, individualmente ou em conjunto, sejam capazes de impactar a circulação de veículos e pedestres no sistema viário do entorno, comprometendo a segurança, a fluidez e a acessibilidade.

Complementarmente, o Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) e a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) reforçam a necessidade de avaliação dos impactos de

empreendimentos sobre a mobilidade como condição para o licenciamento urbanístico, articulando a aprovação de novos projetos à análise de seus efeitos sobre o sistema de circulação. No âmbito municipal, as diretrizes do Plano Diretor de Maceió estabelecem exigências relativas ao Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) para empreendimentos de maior porte, instrumento que abrange a avaliação dos impactos sobre o tráfego e o transporte como uma de suas dimensões obrigatórias.

2.4.8.1 Tipologia e Critérios de Classificação

Para os fins deste diagnóstico, adota-se uma classificação de EGTs baseada na combinação entre a tipologia funcional do empreendimento, sua escala de atendimento e o padrão de geração de viagens associado. Essa abordagem é compatível com os critérios definidos pelo CONTRAN e com metodologias utilizadas em estudos de impacto de vizinhança e de mobilidade em municípios brasileiros de porte semelhante a Maceió.

São considerados EGTs, para os fins desta análise, empreendimentos que se enquadrem em pelo menos uma das seguintes condições: área construída total superior a 5.000 m² em usos comerciais ou de serviços; capacidade de atendimento simultâneo superior a 500 pessoas; operação de equipamentos com forte atração regional (shoppings, hospitais de referência, universidades, terminais de transporte e instalações logísticas de grande porte); ou localização em vias com capacidade limitada, em que a geração de tráfego pelo empreendimento possa comprometer significativamente a fluidez e a segurança viária.

A classificação por nível de impacto considera a intensidade dos fluxos gerados em relação à capacidade da infraestrutura viária existente no entorno imediato do empreendimento. Empreendimentos classificados com impacto "Muito Alto" são aqueles que geram volumes de tráfego que superam ou se aproximam da capacidade das vias de acesso durante os períodos de pico, resultando em congestionamentos frequentes, conflitos entre modos e redução das condições de segurança viária. Aqueles com impacto "Alto" produzem efeitos significativos sobre a circulação, com reflexos perceptíveis no entorno, mas com menor grau de saturação da infraestrutura.

2.4.8.2 Principais EGTs Identificados no Território de Maceió

Com base na leitura territorial realizada ao longo deste capítulo e nos critérios de classificação descritos anteriormente, foram identificados os principais EGTs presentes no município de Maceió.

Esses empreendimentos concentram-se, sobretudo, nas regiões com maior centralidade urbana e nos principais corredores viários do município, refletindo a articulação entre a estrutura urbana consolidada e a localização de atividades com elevado poder de atração de viagens. A coluna **Impacto na Mobilidade** classifica cada empreendimento em dois níveis qualitativos: **Muito Alto**, quando o empreendimento combina dois ou mais dos seguintes fatores — volume elevado de viagens geradas, concentração de fluxos em períodos de pico, infraestrutura viária ou de transporte coletivo deficiente no entorno e dependência de corredores com capacidade limitada; e **Alto**, quando ao menos um desses fatores se apresenta em condição crítica ou dois se apresentam em condição de atenção.

Quadro 3 - Principais Empreendimentos Geradores de Tráfego (EGTs) em Maceió

Empreendimento	Localização / Bairro	Região Administrativa	Categoria	Impacto na Mobilidade	Observações
Shopping Pátio Maceió	Cidade Universitária	Sétima Região	Shopping Center	Muito Alto	Av. Menino Marcelo (Via Expressa); único shopping da parte alta
Parque Shopping Maceió	Cruz das Almas	Oitava Região	Shopping Center	Muito Alto	Av. Gustavo Paiva; polo de atração do litoral norte
Maceió Shopping	Mangabeiras	Primeira Região	Shopping Center	Alto	Av. Gustavo Paiva; área consolidada da orla
Hospital Universitário (HU/UFAL)	Cidade Universitária	Sétima Região	Saúde	Alto	Integrado ao campus A. C. Simões (BR-104)
Hospital Geral do Estado (HGE)	Trapiche da Barra	Segunda Região	Saúde	Muito Alto	Referência estadual de urgência e emergência; entorno opera próximo ao limite operacional
Hospital da Cidade	Gruta de Lourdes	Terceira Região	Saúde	Alto	Corredor da Av. Fernandes Lima

Empreendimento	Localização / Bairro	Região Administrativa	Categoria	Impacto na Mobilidade	Observações
Complexo Hospitalar da Via Expressa (Hospital Metropolitano de Alagoas e Hospital do Coração Alagoano – HCA)	Cidade Universitária	Sétima Região	Saúde	Alto	Atendimento regulado de abrangência estadual; acesso pela Av. Menino Marcelo
Universidade Federal de Alagoas (UFAL)	Cidade Universitária	Sétima Região	Educação	Muito Alto	Campus A. C. Simões (BR-104); maior polo educacional do estado
Universidade Estadual de Alagoas (UNEAL)	Poço	Primeira Região	Educação	Alto	
Instituto Federal de Alagoas (IFAL) – Campus Maceió	Centro	Segunda Região	Educação	Alto	Rua do Ferroviário; maior campus do IFAL
Centro Universitário de Maceió (UNIMA)	Cruz das Almas	Oitava Região	Educação	Alto	Av. Gustavo Paiva; polo privado de ensino superior
Terminal Rodoviário de Maceió (João Paulo II)	Feitosa	Quinta Região	Transporte/Logística	Alto	Maior terminal rodoviário do estado
Aeroporto Internacional Zumbi dos Palmares	Rio Largo/Maceió (RMM)	— (localizado entre os dois municípios)	Transporte/Logística	Muito Alto	Principal porta de entrada aérea; gera fluxos pendulares e turísticos sobre os eixos de acesso de Maceió
Porto de Maceió	Jaraguá	Primeira Região	Logística	Muito Alto	Fluxo de cargas em área urbana consolidada
Estádio Rei Pelé	Trapiche da Barra	Segunda Região	Entretenimento/Eventos	Alto	Impacto concentrado

Empreendimento	Localização / Bairro	Região Administrativa	Categoria	Impacto na Mobilidade	Observações
					em dias de evento
Hipermercados (redes de grande porte)	Distribuídos no território	Diversas	Comércio	Alto	

Fonte: Elaboração própria, 2026, com base em leitura territorial e dados institucionais disponíveis (2026).

A presença de empreendimentos de grande porte no território urbano de Maceió produz impactos multidimensionais sobre a mobilidade, que se manifestam tanto no sistema viário quanto na operação do transporte coletivo e nas condições de deslocamento de pedestres e ciclistas. Esses impactos não se restringem ao entorno imediato dos empreendimentos, mas se propagam ao longo dos corredores de acesso, influenciando a dinâmica de circulação em escalas mais amplas do território municipal.

No que se refere ao sistema viário, os EGTs de maior porte tendem a gerar concentrações de tráfego que comprometem a capacidade operacional das vias de acesso durante os períodos de pico. Esse efeito é particularmente crítico quando o empreendimento está inserido em áreas com malha viária de capacidade limitada, seção reduzida ou sem alternativas de rotas, situação recorrente em bairros historicamente consolidados de Maceió. A convergência de fluxos provenientes de distintas origens em um número restrito de pontos de acesso tende a amplificar congestionamentos e a gerar filas que se estendem além do entorno imediato do empreendimento.

Do ponto de vista do transporte coletivo, os EGTs de maior atração exercem pressão significativa sobre as linhas que servem seu entorno, especialmente nos períodos de maior demanda. A sobreposição de usuários do transporte coletivo com o tráfego geral de veículos nas imediações dos grandes empreendimentos resulta, frequentemente, em atrasos operacionais, redução da regularidade dos serviços e piora das condições de embarque e desembarque. Esse fenômeno é especialmente relevante em equipamentos de saúde e educação, nos quais o perfil socioeconômico dos usuários determina maior dependência do transporte coletivo.

A circulação de pedestres e ciclistas nas imediações dos EGTs é igualmente afetada, sobretudo em razão da competição pelo espaço viário entre modos motorizados e não motorizados. A ausência ou deficiência de infraestrutura específica para pedestres e ciclistas nas vias de acesso aos grandes empreendimentos, como calçadas adequadas, travessias seguras e ciclovias, amplia os riscos à

segurança viária e reduz a atratividade dos modos ativos de deslocamento, reforçando a dependência do automóvel particular mesmo em distâncias compatíveis com deslocamentos a pé ou de bicicleta.

Além dos EGTs já instalados e consolidados no território, o diagnóstico deve considerar a possibilidade de surgimento de novos empreendimentos de grande porte em decorrência das diretrizes do Plano Municipal de Desenvolvimento Econômico e das dinâmicas de expansão urbana identificadas nas Regiões Administrativas periféricas e em processo de crescimento. A atração de investimentos em setores como saúde, educação superior, logística e comércio regional tende a induzir a implantação de novos EGTs, cujos impactos sobre a mobilidade poderão se manifestar em áreas ainda não plenamente estruturadas do ponto de vista viário e de transporte.

Nesse sentido, a exigência de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) com componente de mobilidade, prevista no Plano Diretor Municipal, constitui instrumento essencial para antecipar e mitigar os efeitos de futuros EGTs sobre o sistema de mobilidade de Maceió. A articulação entre o licenciamento urbanístico e a avaliação de impactos sobre a circulação é condição necessária para garantir que o crescimento econômico projetado para o município seja acompanhado por investimentos proporcionais na infraestrutura de transporte, preservando as condições de acessibilidade e qualidade de vida da população.

2.5 Projeção populacional

O presente item apresenta a projeção populacional de Maceió para um horizonte temporal de 20 anos a partir de 2025, bem como a macroespacialização intraurbana da população futura por regiões administrativas e bairros. O objetivo é oferecer base quantitativa para dimensionamento e priorização de políticas e investimentos em mobilidade, considerando:

- ▣ o volume de população a ser atendido,
- ▣ a concentração territorial do crescimento e
- ▣ a intensificação da pressão por deslocamentos associados à motorização.

A construção das projeções demográficas apresentadas neste capítulo baseou-se na integração de diferentes bases de dados e premissas metodológicas, buscando assegurar consistência estatística, rastreabilidade e aderência à realidade urbana de Maceió. Como ponto de partida, foram

utilizados os dados populacionais do Censo Demográfico de 2022, divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que registraram uma população municipal de 957.916 habitantes. Essa base censitária constitui a referência demográfica mais recente e completa disponível para o município, fornecendo não apenas o total populacional, mas também a distribuição territorial da população em escala intraurbana, elemento fundamental para a análise espacial e para a posterior macroespacialização da população projetada.

A partir dessa base inicial, foram incorporadas as projeções populacionais elaboradas no âmbito deste projeto, que utilizaram um modelo logístico de crescimento populacional, amplamente empregado em estudos demográficos para representar processos de crescimento urbano que tendem à estabilização ao longo do tempo. Diferentemente de modelos puramente exponenciais, o modelo logístico considera que o crescimento populacional encontra limites estruturais associados à disponibilidade de território urbanizável, à infraestrutura urbana, às condições econômicas e às dinâmicas demográficas de fecundidade e migração.

A forma geral do modelo logístico pode ser representada pela equação:

$$P(t) = \frac{L}{1 + e^{-k(t-t_0)}}$$

em que $P(t)$ representa a população no tempo t ; L corresponde ao limite populacional ou capacidade máxima de suporte demográfico da cidade; k representa a taxa intrínseca de crescimento populacional; e t_0 indica o ano de inflexão da curva, isto é, o momento em que a taxa de crescimento atinge seu valor máximo antes de iniciar o processo de desaceleração.

No caso específico de Maceió, os parâmetros do modelo foram calibrados a partir da série histórica populacional do município e de hipóteses demográficas compatíveis com a dinâmica observada nas últimas décadas. Foram adotados os seguintes valores de referência:

Tabela 3 - Parâmetros do modelo logístico de projeção populacional

Parâmetro	Valor	Interpretação
Limite populacional (L)	1.200.000 habitantes	capacidade demográfica de longo prazo estimada para o município
Taxa de crescimento (k)	6,34%	taxa média de crescimento histórico ajustada ao modelo
Ano de inflexão (t_0)	2000	ponto em que o crescimento populacional atingiu sua máxima aceleração

Fonte: Elaboração própria, 2026.

O parâmetro $L = 1,2$ milhão de habitantes foi definido como limite populacional plausível de longo prazo para o município, considerando restrições territoriais, padrões de urbanização e capacidade de suporte da infraestrutura urbana. Já o parâmetro $k = 6,34\%$ corresponde à taxa intrínseca de crescimento do modelo logístico, e não deve ser confundido com a taxa anual de crescimento efetivamente observada no município. No modelo logístico, k funciona como um parâmetro de forma, que define a velocidade com que a curva populacional percorre sua trajetória em direção ao limite L : a taxa de crescimento efetiva em cada ano é dada pelo produto de k pela parcela ainda não ocupada da capacidade demográfica, expressa por $k \times (1 - P(t)/L)$. Assim, à medida que a população se aproxima do limite, a taxa efetiva declina progressivamente, ainda que k permaneça constante. Para ilustrar, com a população de 957.916 habitantes em 2022, a taxa efetiva implícita pelo modelo é de aproximadamente 1,3% ao ano ($6,34\% \times 0,20$), reduzindo-se a cerca de 0,3% ao ano no horizonte de 2045, o que resulta em crescimento médio da ordem de 0,7% ao ano no período, compatível com o acréscimo acumulado de 18,5% projetado. O valor de k foi calibrado por ajuste da curva logística à série histórica dos Censos Demográficos do IBGE, de modo que a trajetória modelada reproduzisse o comportamento populacional observado nas últimas décadas, incluindo a fase de crescimento acelerado do final do século e a desaceleração recente, sem superestimar o crescimento futuro. Por fim, o ano de inflexão ($t_0 = 2000$) indica o momento em que a curva de crescimento demográfico começou a apresentar desaceleração progressiva, fenômeno associado à redução das taxas de fecundidade, à estabilização dos fluxos migratórios e ao amadurecimento do processo de urbanização da cidade.

A adoção desse modelo permite representar de forma consistente a dinâmica demográfica de cidades brasileiras em estágio avançado de transição demográfica, nas quais o crescimento populacional permanece positivo, porém em ritmo gradualmente menor ao longo do tempo. Dessa

forma, o modelo logístico captura simultaneamente o aumento absoluto da população e a tendência de estabilização das taxas de crescimento, evitando projeções irreais que poderiam resultar de extrapolações puramente lineares ou exponenciais.

Com base nesses parâmetros, foi possível estimar a evolução populacional de Maceió em horizontes de médio e longo prazo, fornecendo a base demográfica utilizada na construção do cenário tendencial apresentado neste capítulo. Essa projeção demográfica constitui o primeiro passo para a macroespacialização da população futura e para a análise das implicações do crescimento urbano sobre o sistema de mobilidade da cidade.

2.5.1 Projeção populacional municipal (cenário tendencial) e evolução da densidade demográfica

A projeção municipal utilizada neste produto considera a população recenseada de 957.916 habitantes em 2022 como base e adota um modelo logístico para representar a dinâmica demográfica de longo prazo. No cenário tendencial, a população de Maceió alcança aproximadamente 1.134.677 habitantes em 2045, o que representa um acréscimo acumulado de 176.761 habitantes (+18,5%) em relação a 2022.

Em termos espaciais, mantendo constante a área territorial municipal (509,295 km²), a densidade demográfica média passa de 1.880,9 hab./km² (2022) para 2.227,9 hab./km² (2045), um incremento médio de 347,1 hab./km². Ainda que a densidade demográfica média municipal seja um indicador agregado, ela sinaliza, para o planejamento de mobilidade, a tendência de intensificação de demandas sobre o sistema viário, o transporte coletivo e as redes de modos ativos, sobretudo nas áreas já consolidadas e nos eixos de maior acessibilidade.

A Tabela 4 apresenta a evolução projetada da população de Maceió entre 2022 e 2045, enquanto o Gráfico 1 ilustra graficamente a trajetória da curva logística estimada para o município. A leitura conjunta desses dois elementos permite compreender não apenas o volume do crescimento populacional esperado, mas também a forma e o ritmo desse crescimento ao longo do tempo.

Inicialmente, observa-se que a população municipal evolui de 957.916 habitantes em 2022 para aproximadamente 1,135 milhão em 2045, o que representa um incremento absoluto de cerca de 177 mil habitantes no horizonte de pouco mais de duas décadas. Esse aumento corresponde a um

crescimento acumulado aproximado de 18,5%, valor moderado quando comparado às taxas observadas em períodos anteriores da urbanização brasileira, mas ainda suficientemente expressivo para gerar impactos estruturais sobre a infraestrutura urbana e os sistemas de mobilidade.

Tabela 4 - População projetada e densidade demográfica (Maceió 22-45)

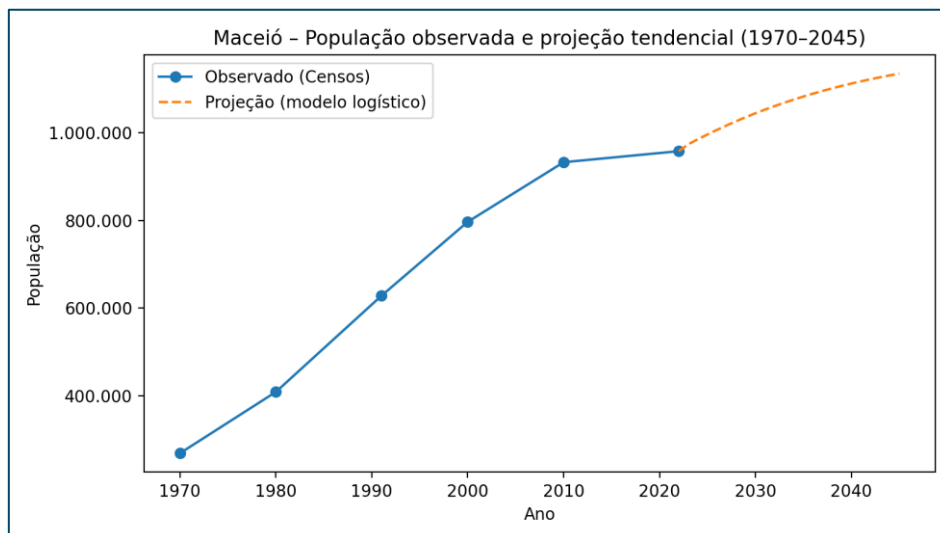
Ano	População projetada (hab.)	Crescimento absoluto (hab.)	Crescimento acumulado (%)	Densidade Demográfica (hab./km ²)
2022	957.916	0	0,0	1.880,9
2025	996.058	38.142	4,0	1.955,8
2030	1.044.299	86.383	9,0	2.050,5
2035	1.082.475	124.559	13,0	2.125,4
2040	1.112.079	154.163	16,1	2.183,6
2045	1.134.676	176.760	18,5	2.227,9

Fonte: Elaboração própria, 2026.

Um aspecto particularmente relevante evidenciado pela Tabela 4 é que o crescimento populacional ocorre de forma progressivamente desacelerada, característica típica de processos demográficos em estágio avançado de transição demográfica. Entre 2022 e 2030, por exemplo, o aumento populacional projetado é de aproximadamente 86 mil habitantes, enquanto no intervalo entre 2035 e 2045 o crescimento adicional estimado é da ordem de 53 mil habitantes. Essa redução gradual do incremento populacional anual indica que a cidade se aproxima de um patamar de maturidade demográfica, no qual a expansão urbana tende a ocorrer mais por reconfiguração territorial e redistribuição interna da população do que por forte crescimento vegetativo.

Essa dinâmica torna-se ainda mais evidente quando se observa o Gráfico 1, que representa a curva logística ajustada aos dados históricos. A forma sigmoide da curva indica três fases distintas do processo de crescimento urbano. A primeira corresponde ao período anterior ao ponto de inflexão do modelo, caracterizado por aceleração do crescimento populacional. A segunda fase ocorre no entorno do ponto de inflexão (definido no modelo como o ano 2000), momento em que a taxa de crescimento atinge seu máximo. A terceira fase, na qual a cidade se encontra atualmente, corresponde ao estágio de crescimento desacelerado, em que a população continua aumentando, porém em ritmo gradualmente menor à medida que se aproxima do limite populacional estimado pelo modelo.

Gráfico 2 - População observada e projeção tendencial (Maceió, 1970–2045)



Fonte: Elaboração própria, 2026.

No caso de Maceió, o modelo indica que esse limite populacional de longo prazo, representado pelo parâmetro $L = 1,2$ milhão de habitantes, corresponde a um patamar plausível considerando as restrições territoriais, ambientais e infraestruturais do município. A proximidade progressiva da população projetada em relação a esse limite explica a tendência de achatamento da curva observada no Gráfico 1, na qual os incrementos populacionais tornam-se cada vez menores à medida que o horizonte temporal se aproxima de 2045.

Portanto, a análise integrada da Tabela 4 e do Gráfico 1 evidencia que, embora Maceió apresente um crescimento populacional relativamente moderado no horizonte de planejamento, a incorporação de aproximadamente 177 mil novos habitantes até 2045 representa um desafio relevante para o planejamento da mobilidade urbana. Esse crescimento reforça a necessidade de antecipar investimentos em infraestrutura de transporte, reorganizar a rede de transporte coletivo e integrar as políticas de mobilidade às estratégias de ordenamento territorial e uso do solo.

2.5.2 Pressão associada à motorização e implicações para o sistema de mobilidade

A análise da evolução da motorização constitui um elemento central para a compreensão das pressões estruturais que o sistema de mobilidade urbana de Maceió deverá enfrentar ao longo do horizonte de planejamento. Embora o crescimento populacional represente o principal determinante da demanda por deslocamentos, a expansão da frota veicular tende a exercer impacto ainda mais direto sobre a ocupação do espaço viário, a velocidade de circulação e os níveis de congestionamento.

Nesse contexto, torna-se fundamental avaliar a relação entre o crescimento da população e a evolução da frota de veículos, especialmente por meio da taxa de motorização, indicador que expressa o número de veículos por mil habitantes. Esse indicador permite observar em que medida o crescimento da frota ocorre em ritmo superior ou inferior ao crescimento demográfico.

A projeção da frota veicular adotada neste diagnóstico segue um modelo tendencial de extrapolação linear, calibrado a partir do incremento absoluto médio anual observado na série histórica de registros de veículos do município (SENATRAN/IBGE). Maceió registrou o maior crescimento proporcional de frota entre as capitais do Nordeste na última década, da ordem de 44%, e o modelo assume a continuidade desse ritmo de incorporação de veículos, de aproximadamente 15,7 mil unidades por ano, ao longo do horizonte de análise. Diferentemente da projeção populacional, que adota um modelo logístico com desaceleração progressiva, optou-se por não impor limite de saturação à frota no horizonte de 2045, uma vez que a taxa de motorização resultante, de 664 veículos por mil habitantes, permanece abaixo dos patamares já observados atualmente em capitais brasileiras de maior renda média, indicando que não há restrição estrutural que justifique frear a trajetória no período projetado.

Cabe destacar que se trata de um cenário tendencial, e não de uma previsão determinística: a trajetória projetada representa a evolução esperada da frota na ausência de mudanças significativas nas políticas de mobilidade, nas condições de oferta de transporte coletivo e nos padrões de uso do solo. Esse é, precisamente, o papel do cenário no âmbito do diagnóstico: explicitar as pressões que o sistema enfrentará caso mantida a dinâmica atual, fornecendo a referência contra a qual as proposições do Plano deverão ser formuladas e avaliadas. Nesse sentido, a contenção do ritmo de

motorização por meio da qualificação do transporte coletivo e dos modos ativos constitui um dos objetivos centrais do PlanMobi, e não uma variável exógena ao Plano.

A Tabela 5 apresenta a evolução projetada da população, da frota total de veículos e da taxa de motorização no município ao longo do horizonte de análise.

Tabela 5 - População, frota total e taxa de motorização (Maceió, 2022–2045)

Ano	População (hab.)	Frota total (veículos)	Veículos por 1.000 hab.	Índice Pop (2022=100)	Índice Frota (2022=100)
2022	957.916	392.177	409,4	100,0	100,0
2030	1.044.300	518.421	496,4	109,0	132,2
2035	1.082.476	596.795	551,3	113,0	152,2
2040	1.112.080	675.171	607,1	116,1	172,2
2045	1.134.677	753.547	664,1	118,5	192,1

Fonte: Elaboração própria, 2026.

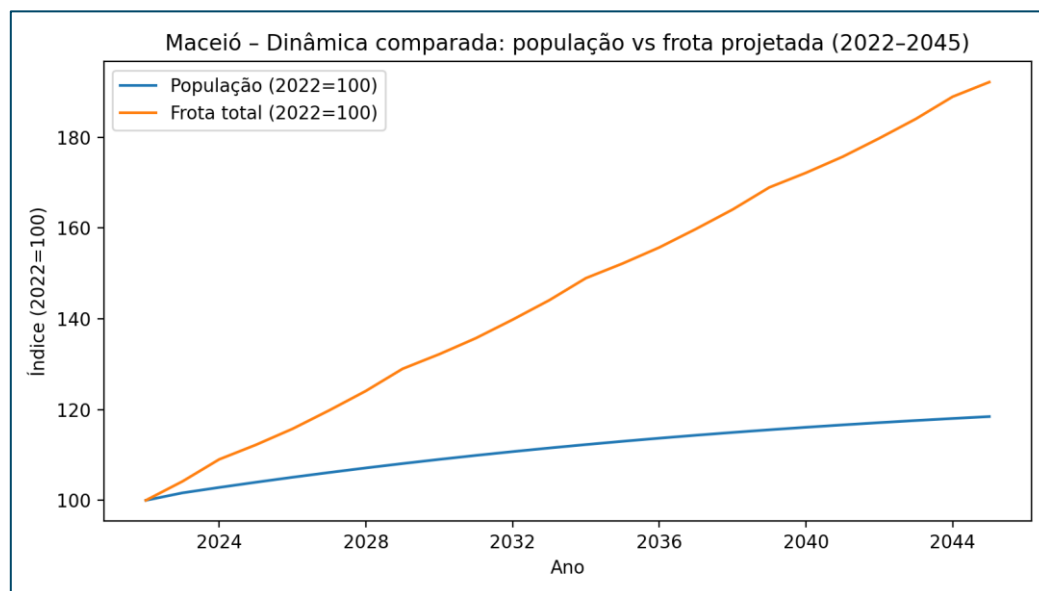
Os resultados evidenciam uma dinâmica clara de descolamento estrutural entre o crescimento populacional e a expansão da frota veicular. Enquanto a população municipal apresenta crescimento relativamente moderado ao longo do período analisado, passando de aproximadamente 958 mil habitantes em 2022 para cerca de 1,13 milhão em 2045, o que representa um aumento acumulado de 18,5%, a frota total de veículos apresenta expansão significativamente mais acelerada, praticamente duplicando no mesmo intervalo temporal.

Em termos absolutos, no cenário tendencial, a frota municipal crescerá de 392 mil veículos em 2022 para aproximadamente 753 mil veículos em 2045, correspondendo a um aumento de 361 mil veículos adicionais ao longo de pouco mais de duas décadas. Esse crescimento representa uma expansão acumulada de aproximadamente 92% da frota total.

Essa diferença de ritmo torna-se ainda mais evidente quando se observa a evolução dos índices normalizados apresentados na tabela. Considerando 2022 como base igual a 100, a população atinge índice 118,5 em 2045, enquanto a frota veicular alcança índice 192,1 no mesmo ano. Em outras palavras, enquanto a população cresce cerca de 18,5%, a frota cresce 92%, indicando que, mantida a trajetória atual, a expansão da motorização ocorreria de forma significativamente mais intensa que o crescimento demográfico.

O Gráfico 2 ilustra graficamente essa dinâmica.

Gráfico 3 - Dinâmica comparada (índice 2022=100): população vs frota total (2022–2045)



Fonte: Elaboração própria, 2026.

A leitura da figura evidencia duas trajetórias claramente distintas. A curva associada à população apresenta crescimento gradual e desacelerado, coerente com a dinâmica da transição demográfica brasileira e com os resultados do modelo logístico de crescimento populacional utilizado nas projeções. Já a curva da frota veicular apresenta crescimento muito mais acentuado, com trajetória praticamente linear e inclinação significativamente maior ao longo de todo o período analisado.

Essa divergência indica que o aumento da frota não está sendo impulsionado apenas pelo crescimento populacional, mas também por fatores estruturais relacionados à renda, à expansão do crédito, à maior acessibilidade ao transporte individual e à crescente utilização de motocicletas e automóveis como solução para deslocamentos cotidianos.

Um indicador particularmente relevante nesse contexto é a taxa de motorização, medida pelo número de veículos por mil habitantes. Conforme apresentado na tabela, esse indicador evolui de 409 veículos por mil habitantes em 2022 para aproximadamente 664 veículos por mil habitantes em 2045. Esse crescimento representa um aumento de cerca de 62% na taxa de motorização, evidenciando que o uso do transporte individual tende a se intensificar significativamente nas próximas décadas.

Do ponto de vista do planejamento da mobilidade urbana, esse processo implica aumento progressivo da pressão sobre a infraestrutura viária existente. À medida que o número de veículos cresce em ritmo superior ao crescimento populacional, a demanda por espaço viário tende a aumentar mais rapidamente do que a capacidade física das vias, resultando em maior incidência de congestionamentos e redução da velocidade média de circulação.

Além disso, o crescimento da motorização pode produzir impactos relevantes sobre o desempenho do transporte coletivo. Em sistemas urbanos onde o transporte coletivo compartilha o espaço viário com o tráfego geral, o aumento do volume de veículos individuais tende a reduzir a velocidade operacional dos ônibus, aumentar o tempo de viagem e elevar os custos de operação do sistema.

Outro efeito importante refere-se à distribuição territorial da motorização. Em muitas cidades brasileiras, a expansão da frota ocorre de forma particularmente intensa em áreas periféricas, onde as distâncias médias de deslocamento são maiores e a oferta de transporte coletivo é frequentemente mais limitada. Nesses contextos, o transporte individual passa a desempenhar papel crescente na mobilidade cotidiana, ampliando a dependência do automóvel e da motocicleta para acesso a emprego, serviços e equipamentos urbanos.

Portanto, a análise revela que, mesmo em um cenário de crescimento populacional moderado, Maceió deverá enfrentar uma intensificação significativa da pressão motorizada sobre seu sistema de mobilidade. O aumento expressivo da taxa de motorização indica que, caso as tendências atuais se mantenham, o município poderá enfrentar níveis crescentes de congestionamento, redução da eficiência do transporte coletivo e aumento dos custos sociais e ambientais associados ao transporte urbano.

Diante desse cenário, torna-se fundamental que o planejamento da mobilidade urbana incorpore estratégias capazes de equilibrar o crescimento da demanda por deslocamentos com a capacidade do sistema de transporte. Entre essas estratégias destacam-se a priorização do transporte coletivo em corredores estruturantes, a ampliação da infraestrutura para modos ativos, a integração entre planejamento urbano e mobilidade e a adoção de políticas de gestão da demanda por transporte motorizado.

2.5.3 Macroespacialização intraurbana por regiões administrativas

Para compreender como o crescimento populacional se distribui no território, a análise intraurbana utiliza a agregação por regiões administrativas (subdistritos) e bairros (Censo 2022). No cenário tendencial, assume-se a manutenção das participações relativas observadas em 2022, de modo que o acréscimo populacional se concentra onde já se concentra a população atual. Essa hipótese é útil como cenário de referência (inercial) e permite dimensionar, com consistência, o efeito de crescimento demográfico sobre a demanda potencial de viagens.

Quadro 4 - Regiões administrativas e composição por bairros (base Censo 2022)

Região administrativa	Bairros (composição)
Primeira Região	Jaraguá, Jatiúca, Mangabeiras, Pajuçara, Ponta Verde, Ponta da Terra, Poço
Segunda Região	Centro, Levada, Ponta Grossa, Pontal da Barra, Prado, Trapiche da Barra, Vergel do Lago
Terceira Região	Canaã, Farol, Gruta de Lourdes, Jardim Petrópolis, Ouro Preto, Pinheiro, Pitanguinha, Santo Amaro
Quarta Região	Bebedouro, Bom Parto, Chã da Jaqueira, Chã de Bebedouro, Fernão Velho, Mutange, Petrópolis, Rio Novo, Santa Amélia
Quinta Região	Barro Duro, Feitosa, Jacintinho, Serraria, São Jorge
Sexta Região	Antares, Benedito Bentes
Sétima Região	Cidade Universitária, Clima Bom, Santa Lúcia, Santos Dumont, Tabuleiro do Martins
Oitava Região	Cruz das Almas, Garça Torta, Guaxuma, Ipioca, Jacarecica, Pescaria, Riacho Doce

Fonte: Elaboração própria, 2026.

Os resultados por região administrativa evidenciam a centralidade demográfica do conjunto formado pela Sexta e Sétima Regiões (vetor parte alta), que concentra 42,9% da população municipal em 2022 (411.154 habitantes) e atinge aproximadamente 487.023 habitantes em 2045 ($\Delta=75.869$). Mesmo mantendo o padrão de distribuição relativo, essa massa populacional implica necessidade de corredores de alta capacidade e integração multimodal com as centralidades de emprego e serviços.

Em paralelo, a Primeira Região (orla central) e a Segunda Região (centro/sul e entorno da lagoa)

exibem densidades demográfica elevadas (acima de 8.000 hab./km² em 2022), o que tende a intensificar conflitos de uso do espaço viário (circulação x estacionamento x circulação de pedestres) e reforça a importância de políticas de priorização do transporte coletivo e de requalificação do espaço público.

No extremo oposto, a Oitava Região (litoral norte) apresenta baixa densidade demográfica média (832 hab./km² em 2022) e grande extensão territorial, podendo, conforme diretrizes urbanísticas e dinâmica imobiliária, absorver expansão com forte impacto em distâncias médias de viagem e custos operacionais do transporte.

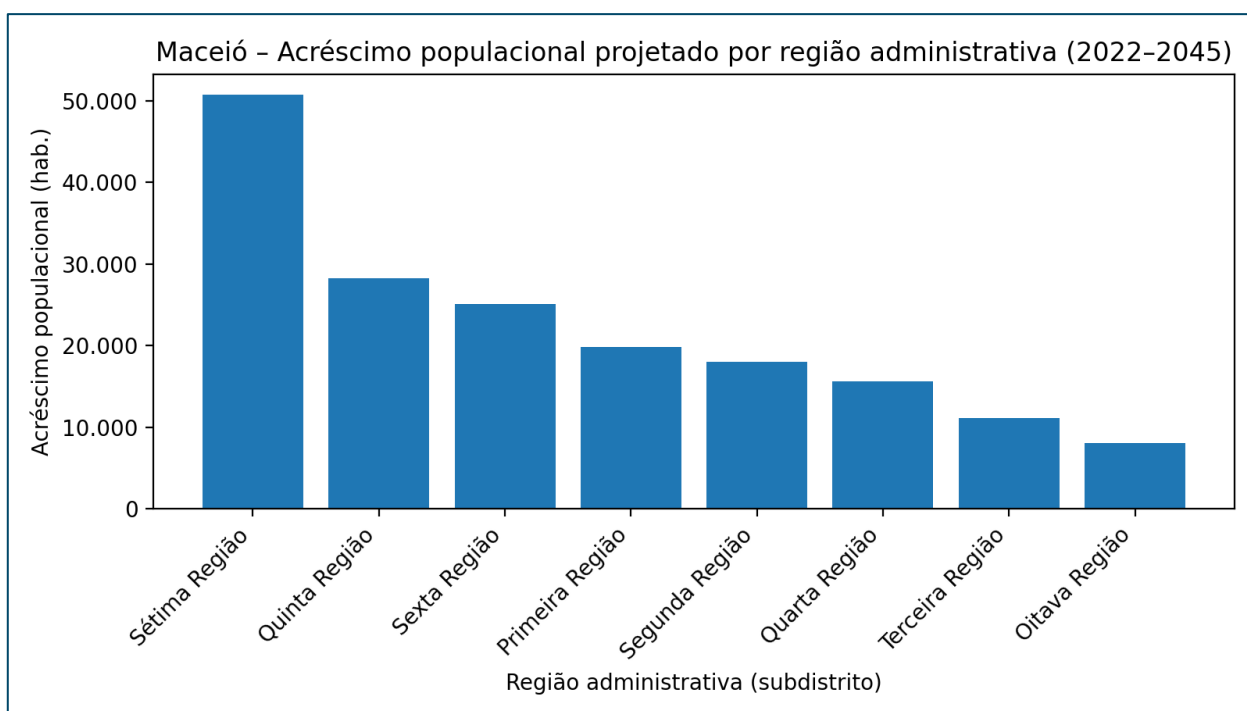
Tabela 6 - Síntese por região administrativa: população, crescimento e densidade demográfica (2022–2045)

Região administrativa	População 2022 (hab.)	População estimada para 2045 (hab.)	Aumento populacional estimado 2022-2045 (hab.)	Parcela da população total de Maceió (%)	Densidade demográfica em 2022 (hab./km ²)	Densidade demográfica estimada para 2045 (hab./km ²)
Sétima Região	274.954	325.690	50.736	28,7%	6.374	7.550
Quinta Região	152.984	181.214	28.230	16,0%	8.310	9.844
Sexta Região	136.200	161.333	25.133	14,2%	4.460	5.283
Primeira Região	107.327	127.131	19.804	11,2%	11.124	13.177
Segunda Região	97.777	115.819	18.042	10,2%	8.567	10.148
Quarta Região	84.737	100.373	15.636	8,8%	4.768	5.648
Terceira Região	60.149	71.249	11.100	6,3%	4.554	5.394
Oitava Região	43.788	51.868	8.080	4,6%	832	985

Fonte: Elaboração própria, 2026.

O Gráfico 3 apresenta o acréscimo populacional projetado em ordem decrescente entre 2022 e 2045.

Gráfico 4 - Acréscimo populacional projetado por região administrativa (2022–2045)



Fonte: Elaboração própria, 2026.

Para fins de leitura estratégica do Plano de Mobilidade, as regiões administrativas podem ser agrupadas em macrozonas com características territoriais e de acessibilidade distintas, presentes na tabela abaixo. Essa leitura não substitui a regulação urbanística, mas facilita o vínculo entre padrões de adensamento, estrutura de oportunidades (centralidades) e desenho da rede de mobilidade. A coluna de participação indica a fração da população municipal concentrada em cada macrozona em 2022 — o Eixo Parte Alta reúne 42,9% da população da cidade, enquanto o Litoral Norte concentra apenas 4,6%.

Tabela 7 - Macrozona (interpretação territorial) e distribuição populacional (2022–2045)

Vetores territoriais	Regiões administrativas	População em 2022 (hab.)	População estimada para 2045 (hab.)	Aumento populacional estimado 2022-2045 (hab.)	Parcela da população total de Maceió (%)	Densidade demográfica em 2022 (hab./km ²)	Densidade demográfica estimada para 2045 (hab./km ²)
Eixo Parte Alta / Vetor Parte Alta	Sexta Região, Sétima Região	411.154	487.023	75.869	42,9	5.581	6.611
Miolo urbano consolidado	Terceira Região, Quinta Região	213.133	252.463	39.330	22,2	6.741	7.985
Orla central e área nobre	Primeira Região	107.327	127.131	19.804	11,2	11.124	13.177
Centro/Entorno da Lagoa e Sul	Segunda Região	97.777	115.819	18.042	10,2	8.567	10.148
Eixo Ferroviário/vale e bairros históricos	Quarta Região	84.737	100.373	15.636	8,8	4.768	5.648
Litoral Norte	Oitava Região	43.788	51.868	8.080	4,6	832	986

Fonte:Elaboração própria, 2026.

A próxima subseção analisa a distribuição intraurbana por bairros.

2.5.4 Macroespacialização intraurbana na escala dos bairros

Na escala de bairros, a projeção tendencial mantém a hierarquia espacial observada em 2022: os bairros mais populosos seguem concentrando a maior parcela do incremento absoluto. Entre 2022 e 2045, o crescimento total estimado é de 176.761 habitantes. Os cinco bairros com maior incremento absoluto concentram cerca de 43,2% desse crescimento (aproximadamente 76.299 habitantes), enquanto os dez primeiros concentram 58,9% (aproximadamente 104.162 habitantes). A tabela e a figura apresentam o top 15 bairros por população, bem como seu acréscimo de 2022 e 2045. A coluna de parcela indica quanto cada bairro representa no total da população de Maceió em 2022, e a densidade demográfica estimada para 2045 acompanha o crescimento projetado de cada bairro.

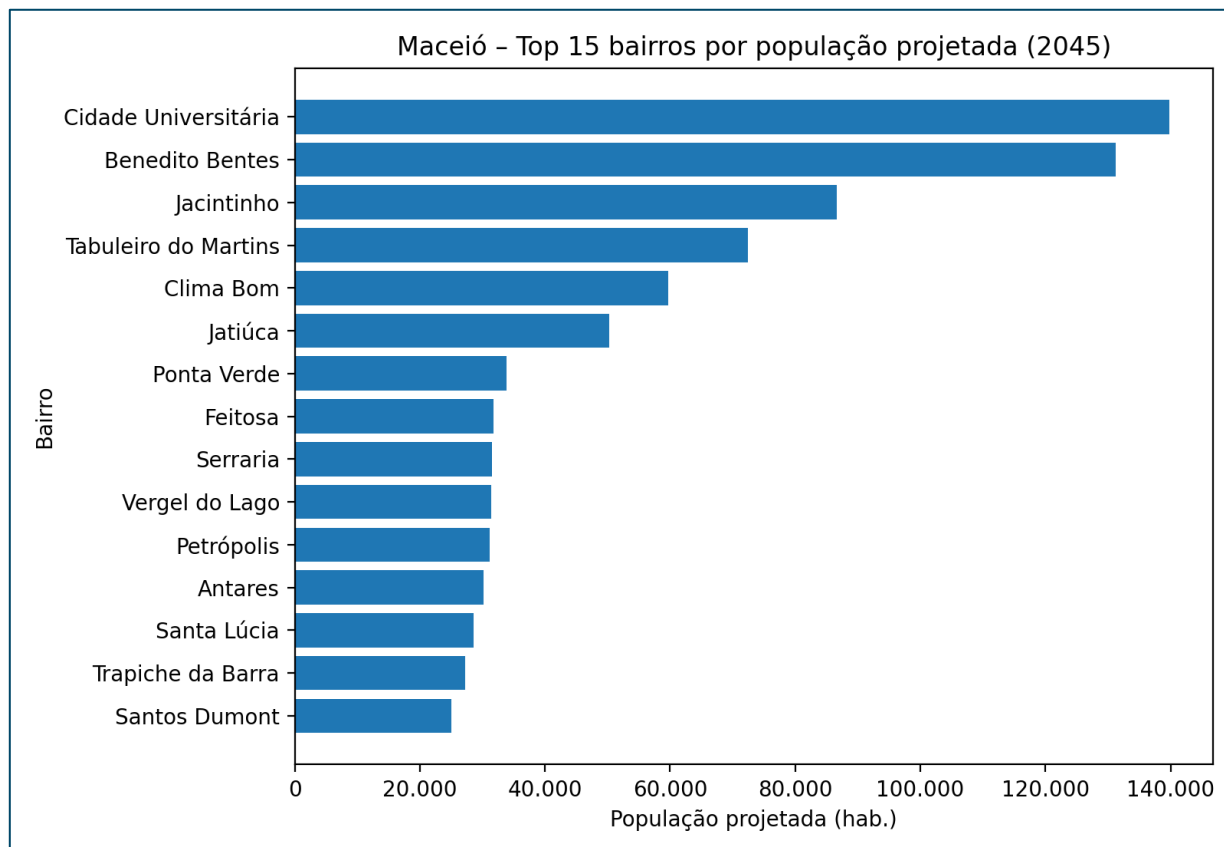
Esse resultado é relevante para o PlanMobi por dois motivos. Primeiro, porque os bairros líderes em incremento absoluto são também grandes geradores / atraidores de viagens intramunicipais, pressionando os principais eixos de ligação com as centralidades de emprego, educação, saúde e serviços. Segundo, porque o aumento de densidade demográfica em áreas já densas amplia a necessidade de requalificação do espaço público e de priorização do transporte coletivo, sob pena de intensificar congestionamentos, conflito modal e insegurança viária.

Tabela 8 - Top 15 bairros por população e acréscimo projetado (2022–2045)

Bairro	Vetor territorial	Regiões administrativas	População 2022 (hab.)	População estimada 2045 (hab.)	Bônus populacional 2022–2045 (hab.)	Parcela da população de Maceió (%)	Densidade demográfica 2022 (hab./km²)	Densidade demográfica estimada 2045 (hab./km²)
Benedito Bentes	Eixo Parte Alta/Vetor Parte Alta	Sexta Região	110.746	131.182	20436	12	4.511	5343
Jacintinho	Miolo urbano consolidado	Quinta Região	73.139	86.635	13496	8	20.153	23872
Tabuleiro do Martins	Eixo Parte Alta/Vetor Parte Alta	Sétima Região	61.194	72.486	11292	6	7.136	8453
Clima Bom	Eixo Parte Alta/Vetor Parte Alta	Sétima Região	50.386	59.684	9298	5	10.810	12805
Jatiúca	Orla central e área nobre	Primeira Região	42.466	50.302	7836	4	14.554	17240
Ponta Verde	Orla central e área nobre	Primeira Região	28.591	33.867	5276	3	20319	24069
Feitosa	Miolo urbano consolidado	Quinta Região	26.786	31.729	4943	2,8	10290	12189
Serraria	Miolo urbano consolidado	Quinta Região	26.590	31.497	4907	2,8	3495	4140
Vergel do Lago	Centro/Entorno da Lagoa e Sul	Segunda Região	26.562	31.463	4901	3	19.035	22547
Petrópolis	Eixo Ferroviário/vale e bairros históricos	Quarta Região	26.273	31.121	4848	3	5.566	6593
Antares	Eixo Parte Alta/Vetor Parte Alta	Sexta Região	25.454	30.151	4697	3	4.250	5034
Santa Lúcia	Eixo Parte Alta/Vetor Parte Alta	Sétima Região	24.172	28.632	4460	3	6.046	7162
Trapiche da Barra	Centro/Entorno da Lagoa e Sul	Segunda Região	23.041	27.293	4252	2	12.697	15040
Santos Dumont	Eixo Parte Alta/Vetor Parte Alta	Sétima Região	21.185	25.094	3909	2,2	2886	3419

Fonte:Elaboração própria, 2026.

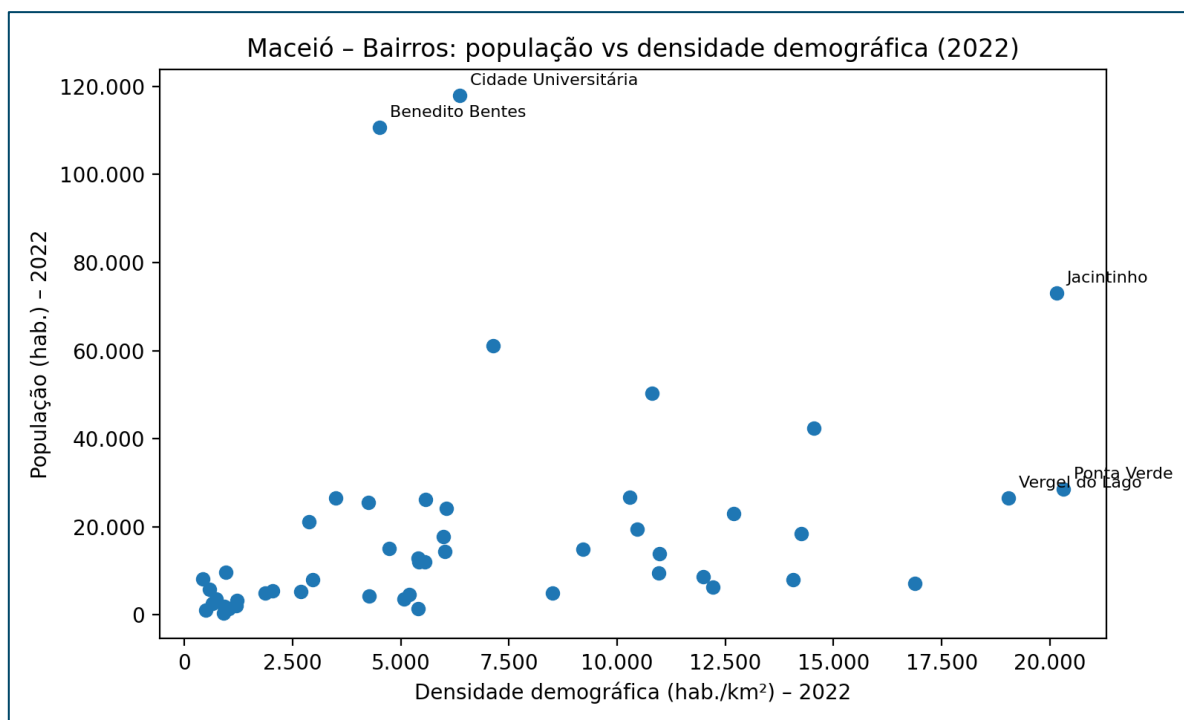
Gráfico 5 - Bairros com a maior população estimada para 2045



Fonte: Elaboração própria, 2026.

O adensamento não ocorre de forma homogênea em termos de impactos sobre a mobilidade urbana. O Gráfico 6 apresenta a relação entre população e densidade demográfica em 2022, enquanto a Tabela 9 apresenta os bairros por densidade demográfica e suas respectivas projeções para 2045. No gráfico, estão identificados nominalmente apenas os bairros que se destacam nos extremos (seja pela maior população, como Cidade Universitária e Benedito Bentes, seja pela maior densidade, como Jacintinho e Ponta Verde), enquanto os demais aparecem sem rótulo para preservar a legibilidade da dispersão. Bairros com densidades demográfica já muito elevadas (especialmente na orla e no entorno de centralidades tradicionais) tendem a apresentar maior intensidade de viagens por unidade de área e maior disputa pelo espaço viário, enquanto áreas extensas e pouco densas (como no litoral norte) podem induzir viagens mais longas e maior dependência do automóvel caso a urbanização avance com baixa diversidade de usos e baixa oferta de transporte coletivo estruturante.

Gráfico 6 - Bairros: relação entre população e densidade demográfica (2022)



Fonte: Elaboração própria, 2026.

Tabela 9 - Bairros com maiores densidades demográficas (2022 e projeção 2045)

Bairro	Região administrativa	Densidade demográfica 2022 (hab./km²)	Densidade demográfica estimada 2045 (hab./km²)	População 2022	População estimada 2045	Área (km²)
Ponta Verde	Primeira Região	20.319	24.068	28.591	33.936	1,41
Jacintinho	Quinta Região	20.153	23.872	73.139	86.655	3,63
Vergel do Lago	Segunda Região	19.035	22.547	26.562	31.566	1,40
Ponta da Terra	Primeira Região	16.882	19.996	7.167	8.398	0,42
Jatiúca	Primeira Região	14.554	17.240	42.466	50.341	2,92

Bairro	Região administrativa	Densidade demográfica 2022 (hab./km²)	Densidade demográfica estimada 2045 (hab./km²)	População 2022	População estimada 2045	Área (km²)
Ponta Grossa	Segunda Região	14.247	16.876	18.381	21.770	1,29
Bom Parto	Quarta Região	14.071	16.668	8.010	9.501	0,57
Trapiche da Barra	Segunda Região	12.697	15.040	23.041	27.222	1,81
Ouro Preto	Terceira Região	12.219	14.475	6.247	7.382	0,51
Chã de Bebedouro	Quarta Região	11.995	14.208	8.632	10.230	0,72

Fonte: Elaboração própria, 2026.

A próxima subseção apresenta alguns insights para o planejamento da mobilidade.

2.5.5 Implicações para o planejamento da mobilidade: dimensionamento, prioridades e riscos

A projeção demográfica e sua macroespacialização são insumos diretos para o desenho do sistema de mobilidade, pois afetam:

- ▣ a magnitude de viagens potenciais;
- ▣ a extensão e a direção dos fluxos cotidianos; e
- ▣ a distribuição territorial de benefícios e ônus do sistema.

Do ponto de vista de dimensionamento, o acréscimo de aproximadamente 176.761 habitantes até 2045, combinado ao crescimento projetado da frota (+361.370 veículos), sinaliza que a estratégia do PlanMobi não pode depender da expansão da capacidade viária como resposta principal. Mesmo com crescimento demográfico moderado, a intensificação da motorização tende a elevar congestionamentos e a reduzir a eficiência do transporte coletivo se este permanecer sujeito às mesmas condições de circulação do tráfego geral.

A leitura por macrozonas facilita o vínculo entre adensamento, padrão de ocupação e prioridades de intervenção. A tabela abaixo sintetiza, com base nos quantitativos de população e densidade demográfica, os principais desafios e direções estratégicas para cada porção territorial.

**Tabela 10 - Síntese territorial: macrozonas, crescimento e implicações para mobilidade
(2022–2045)**

Vetores territoriais	População 2022 (hab.)	População estimada 2045 (hab.)	Bônus populacional 2022–2045 (hab.)	Densidade demográfica 2022 (hab./km ²)	Densidade demográfica estimada 2045 (hab./km ²)	Implicações e prioridades para mobilidade (síntese)
Eixo Parte Alta / Vetor Parte Alta	411.154	487.023	75.869	5.581	6.611	Concentra a maior parcela do crescimento absoluto; vetor estruturante de demanda. Prioridade para rede troncal de transporte coletivo (corredores), integração tarifária/operacional, gestão de velocidades e qualificação de travessias e calçadas nos eixos de ligação.
Miolo urbano consolidado	213.133	252.463	39.330	6.741	7.985	Área consolidada com densidades relevantes; tende a intensificar conflitos de circulação/estacionamento. Prioridade para prioridade semafórica e faixas exclusivas de ônibus, redes locais de caminhabilidade e ciclabilidade, e gestão de carga/descarga.
Orla central e área nobre	107.327	127.131	19.804	11.124	13.177	Altíssima densidade e forte atração de viagens (trabalho, serviços, turismo). Requer requalificação do espaço público, gestão de estacionamento, segurança viária e transporte coletivo de alta confiabilidade para reduzir pressão do automóvel.

Vetores territoriais	População 2022 (hab.)	População estimada 2045 (hab.)	Bônus população al 2022–2045 (hab.)	Densidade demográfica 2022 (hab./km²)	Densidade demográfica estimada 2045 (hab./km²)	Implicações e prioridades para mobilidade (síntese)
Centro/Entorno da Lagoa e Sul	97.777	115.819	18.042	8.567	10.148	Centralidades tradicionais e bairros junto à lagoa/sul; alta densidade e vulnerabilidades urbanas. Priorizar acessibilidade universal, calçadas e travessias seguras, linhas alimentadoras integradas e medidas de acalmamento de tráfego.
Eixo Ferroviário/valle e bairros históricos	84.737	100.373	15.636	4.768	5.648	Territórios com bairros históricos e eixos lineares; oportunidades de conexão estrutural e de reequilíbrio modal. Avaliar reforço de conectividade transversal, melhoria de acessos e integração com rede estrutural.
Litoral Norte / baixa densidade	43.788	51.868	8.080	832	986	Baixa densidade e grande extensão territorial; risco de expansão dispersa com distâncias longas. Antecipar diretrizes de mobilidade sustentável: corredores/serviços estruturantes, rede cicloviária conectando centralidades locais e condicionantes para novos parcelamentos.

Fonte: Elaboração própria, 2026.

Em síntese, os dados e projeções indicam que, até 2045:

- ▣ a população urbana de Maceió atinge cerca de 1.134.677 habitantes (crescimento acumulado de 18,5%);
- ▣ a densidade demográfica média aumenta para 2.227,9 hab./km², com incremento de 347,1 hab./km²;

- ▣ o crescimento absoluto se concentra nos bairros e regiões já populosos, com destaque para o vetor parte alta/oeste (Sexta e Sétima Regiões), que reúne 42,9% da população em 2022 e adiciona aproximadamente 75.869 habitantes até 2045;
- ▣ a frota veicular cresce em ritmo muito superior ao demográfico (+92,1%), elevando a taxa de motorização para 664,1 veículos por 1.000 habitantes.

Esses resultados reforçam a necessidade de que a estratégia de mobilidade urbana seja estruturada por uma rede de transporte coletivo com prioridade operacional nos principais corredores, complementada por redes capilares de caminhabilidade e ciclabilidade, e por instrumentos de gestão de demanda e do espaço viário (velocidades, estacionamento, carga/descarga e segurança viária).

A macroespacialização apresentada fornece, portanto, um guia para definir onde essas intervenções tendem a produzir maior impacto, tanto em termos de eficiência do sistema quanto de equidade territorial.

3. Instrumentos normativos de Maceió

A política de desenvolvimento urbano de um município brasileiro não é definida por uma única lei, mas por um conjunto articulado de normas que operam em níveis diferentes de detalhamento. No topo desse conjunto está o Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001), que fixa as diretrizes gerais da política urbana e disponibiliza aos municípios um repertório de instrumentos de intervenção no território. Abaixo dele, o Plano Diretor cumpre a função de traduzir essas diretrizes para a realidade local, definindo objetivos, macrozonas e prioridades. Em seguida, vêm as leis complementares, que convertem essas definições em parâmetros aplicáveis lote a lote, e os planos setoriais, que detalham temas específicos, como transporte, saneamento ou habitação.

Compreender essa hierarquia é condição para avaliar a mobilidade urbana de Maceió, porque a capacidade de deslocamento de uma cidade depende de decisões que raramente são tomadas em legislação de transporte. Onde se permite construir mais, quanto se permite construir e que atividades se autorizam em cada via são decisões de uso e ocupação do solo, e são elas que determinam quantas viagens serão geradas, em que direção e em que horário. Por essa razão, este capítulo examina o arcabouço normativo do Município não como um conjunto de textos legais isolados, mas como o sistema de regras que produz a demanda por mobilidade que o Plano Municipal de Mobilidade Urbana precisa atender.

Em Maceió, esse arcabouço é composto por três instrumentos atualmente vigentes e por uma proposta em tramitação legislativa, sintetizados no **Quadro 5**.

Quadro 5 - Instrumentos normativos de planejamento e ordenamento territorial de Maceió analisados neste capítulo

Instrumento	Norma e ano	Função no ordenamento territorial	Relação com a mobilidade urbana
Plano Diretor de Maceió	Lei Municipal nº 5.486, de 30/12/2005	Define premissas, objetivos gerais, macrozoneamento, zonas especiais e instrumentos da política urbana aplicáveis a todo o território municipal.	Institui o Sistema Municipal de Mobilidade (arts. 76 a 91) e condiciona a expansão urbana à capacidade de mobilidade instalada.

Instrumento	Norma e ano	Função no ordenamento territorial	Relação com a mobilidade urbana
Código de Urbanismo e Edificações	Lei Municipal nº 5.593, de 08/02/2007	Converte as macrozonas em zonas parametrizadas, fixa índices urbanísticos e regras de prevalência entre zonas sobrepostas.	Institui os Corredores de Atividades Múltiplas (CAM), que concentram atividades geradoras de viagens e maior potencial construtivo sobre eixos viários determinados.
Plano Diretor de Transportes Urbanos (PDTU)	GEIPOT e EBTU, 1982	Plano setorial de transportes, previsto no Plano Diretor de 2005 como componente do Sistema Municipal de Mobilidade.	Deveria converter as diretrizes do Plano Diretor em decisões de itinerário, frota, tarifa e hierarquia viária. Não foi revisado desde 1982.
Minuta do Plano Diretor Participativo	Projeto de Lei protocolado em abril de 2026	Propõe revogar a Lei nº 5.486/2005 e reorganizar o macrozoneamento, o zoneamento e os instrumentos da política urbana.	Substitui o PDTU pelo Plano de Mobilidade Urbana Sustentável e propõe nova classificação viária por função, com perfis multimodais.

Fonte: Elaboração própria, 2026, com base na Lei Municipal nº 5.486/2005, na Lei Municipal nº 5.593/2007, no Plano Diretor de Transportes Urbanos de 1982 (GEIPOT/EBTU) e na minuta do Projeto de Lei do Plano Diretor Participativo de Maceió (2026).

A relação entre esses instrumentos é de complementaridade, e não de sobreposição. Conforme o art. 2º da Lei nº 5.486/2005, o Plano Diretor é o principal instrumento da política de desenvolvimento urbano e ambiental de Maceió e constitui referência obrigatória para agentes públicos e privados que atuam no Município. Ele estabelece o que deve ser feito e onde, mas em grande medida não estabelece quanto se pode construir nem quais atividades são admitidas em cada terreno. Essa segunda camada é função do Código de Urbanismo e Edificações (Lei nº 5.593/2007), que parametriza o zoneamento e fixa índices urbanísticos. A terceira camada, de natureza setorial, caberia ao Plano Diretor de Transportes Urbanos, previsto no próprio Plano Diretor de 2005 como componente do Sistema Municipal de Mobilidade.

A análise está organizada em três seções. A seção 3.1 examina o arcabouço vigente, tomando o Plano Diretor de 2005 como eixo estruturador e lendo, em conjunto com ele, o Código de Urbanismo e Edificações de 2007 e o Plano Diretor de Transportes Urbanos, de modo a identificar como os

três instrumentos se articulam, onde se reforçam e onde deixam lacunas com repercussão sobre a mobilidade. A seção 3.2 examina a minuta do Projeto de Lei do Plano Diretor Participativo, protocolada na Câmara Municipal em abril de 2026, que propõe revogar a lei vigente e reorganizar o ordenamento territorial do Município. A seção 3.3 confronta os dois momentos, identificando permanências, rupturas e implicações para o planejamento da mobilidade.

Em todas as seções, a leitura procura ir além da descrição do que as normas dizem. O objetivo é verificar se as diretrizes declaradas encontram correspondência nos instrumentos que deveriam viabilizá-las, se os mapas anexos confirmam ou contradizem o texto legal e se as decisões de uso e ocupação do solo são compatíveis com a capacidade instalada do sistema de mobilidade.

3.1 Plano Diretor Urbano vigente: marco normativo e articulação entre instrumentos

O Plano Diretor de Maceió foi instituído pela Lei Municipal nº 5.486, de 30 de dezembro de 2005, e sancionado em 13 de junho de 2005 pelo então prefeito Cícero Soares de Almeida. Elaborado com assessoria técnica do Instituto Brasileiro de Administração Municipal (IBAM) e apoio da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e da Universidade Federal de Alagoas (UFAL), o documento resultou de processo participativo com audiências públicas e permanece, até a conclusão da revisão em tramitação, a principal referência normativa da política urbana do Município.

A lei reúne 203 artigos distribuídos em cinco títulos, acompanhados de dois anexos. Conhecer essa estrutura ajuda a localizar cada assunto e a entender a lógica com que o Município organizou sua política urbana, apresentada no **Quadro 6**.

Quadro 6 - Estrutura da Lei Municipal nº 5.486/2005 (Plano Diretor de Maceió)

Título	Artigos	Conteúdo
Título I	arts. 1º a 4º	Conceituação, premissas e objetivos gerais. Define o Plano Diretor como principal instrumento da política de desenvolvimento urbano e ambiental e elenca seis temas prioritários: sistema produtivo, meio ambiente, mobilidade, política habitacional, uso e ocupação do solo e organização institucional.
Título II	arts. 5º a 132	Desenvolvimento urbano e ambiental, organizado em cinco capítulos: sistema produtivo (arts. 5º a 17), meio ambiente (arts. 18 a 75), mobilidade

Título	Artigos	Conteúdo
		(arts. 76 a 91), política habitacional (arts. 92 a 116) e uso e ocupação do solo (arts. 117 a 132).
Título III	arts. 133 a 172	Instrumentos da política urbana, compreendendo os instrumentos de controle urbano e ambiental, de indução ao desenvolvimento urbano e de regularização fundiária.
Título IV	arts. 173 a 193	Sistema Municipal de Planejamento e Gestão Urbana, incluindo a organização institucional, as instâncias de participação social, o sistema de informação e as Regiões Administrativas.
Título V	arts. 194 a 203	Disposições finais e transitórias, entre as quais a exigência de descrição georreferenciada dos limites das macrozonas e a determinação de revisão do plano a cada dez anos.

Fonte: Elaboração própria, 2026, com base na Lei Municipal nº 5.486/2005.

A leitura do **Quadro 6** revela uma opção metodológica relevante. O Título II, que concentra a maior parte da lei, organiza o desenvolvimento urbano e ambiental em cinco capítulos temáticos, sistema produtivo, meio ambiente, mobilidade, política habitacional e uso e ocupação do solo, tratados como dimensões de um mesmo problema. A mobilidade não aparece, portanto, como assunto isolado de engenharia de tráfego, mas como um dos eixos do desenvolvimento territorial, na mesma hierarquia da política habitacional e da proteção ambiental. Essa escolha é coerente com a concepção do Estatuto da Cidade e, como será demonstrado ao longo desta seção, produz diretrizes de mobilidade dispersas por praticamente todos os capítulos da lei, e não apenas no Capítulo III.

Além do texto normativo, o Plano Diretor de 2005 se apoia em um conjunto de peças gráficas e de quadros que compõem seus anexos e que possuem a mesma força legal do articulado. O Anexo I reúne dez mapas e o Anexo II reúne três quadros, relacionados no **Quadro 7**.

Quadro 7 - Anexos do Plano Diretor de Maceió (Lei nº 5.486/2005)

Anexo	Peça	Conteúdo
Anexo I	Mapa 1	Zonas de Interesse Ambiental e Paisagístico
Anexo I	Mapa 2	Zonas e Unidades Especiais de Preservação Cultural
Anexo I	Mapa 3	Sistema Municipal de Saneamento Básico
Anexo I	Mapa 4	Sistema Municipal de Mobilidade

Anexo	Peça	Conteúdo
Anexo I	Mapa 5	Zonas Especiais de Interesse Social
Anexo I	Mapas 6, 7 e 8	Macrozoneamento municipal, rural e urbano
Anexo I	Mapa 9	Áreas para aplicação dos instrumentos da política urbana
Anexo I	Mapa 10	Unidades de Gestão Urbana (Regiões Administrativas)
Anexo II	Quadro 1	Unidades Especiais de Preservação Cultural
Anexo II	Quadro 2	Zonas Especiais de Interesse Social 1
Anexo II	Quadro 3	Coeficientes de aproveitamento do terreno

Fonte: Elaboração própria, 2026, com base no art. 194 da Lei Municipal nº 5.486/2005.

Esses mapas são o instrumento pelo qual as diretrizes escritas ganham expressão territorial, e por isso são analisados ao longo desta seção sempre em conjunto com os artigos que os fundamentam.

Vale registrar, contudo, uma limitação de origem reconhecida pela própria lei. Conforme os arts. 195 e 196, a descrição dos limites das macrozonas e das Regiões Administrativas, com as coordenadas dos vértices georreferenciadas ao Sistema Geodésico Brasileiro, deveria ser realizada e aprovada por ato do Poder Executivo no prazo de um ano contado da aprovação da lei. Não foi localizado, nas fontes consultadas, registro de que essa regulamentação tenha sido concluída, o que significa que os limites das macrozonas permanecem definidos, na prática, pela leitura dos mapas em escala 1:100.000, com a imprecisão que essa escala impõe a decisões de licenciamento em nível de lote.

O Plano Diretor de 2005, por si só, não é suficiente para descrever o regime urbanístico efetivamente aplicado em Maceió. Como observado na introdução deste capítulo, a lei fixa diretrizes e macrozonas, mas remete a parâmetros construtivos e a definição detalhada das zonas à legislação complementar. Essa função é cumprida pelo Código de Urbanismo e Edificações, instituído pela Lei Municipal nº 5.593, de 8 de fevereiro de 2007, que converte as macrozonas em zonas parametrizadas, define coeficientes, recuos e gabaritos e estabelece as regras de prevalência aplicáveis quando um mesmo imóvel é atingido por mais de uma zona. A articulação entre os dois instrumentos está representada na **Figura 3**.

Figura 3 - Articulação entre os instrumentos normativos vigentes de Maceió e sua incidência sobre a mobilidade urbana



Fonte: Elaboração própria, 2026.

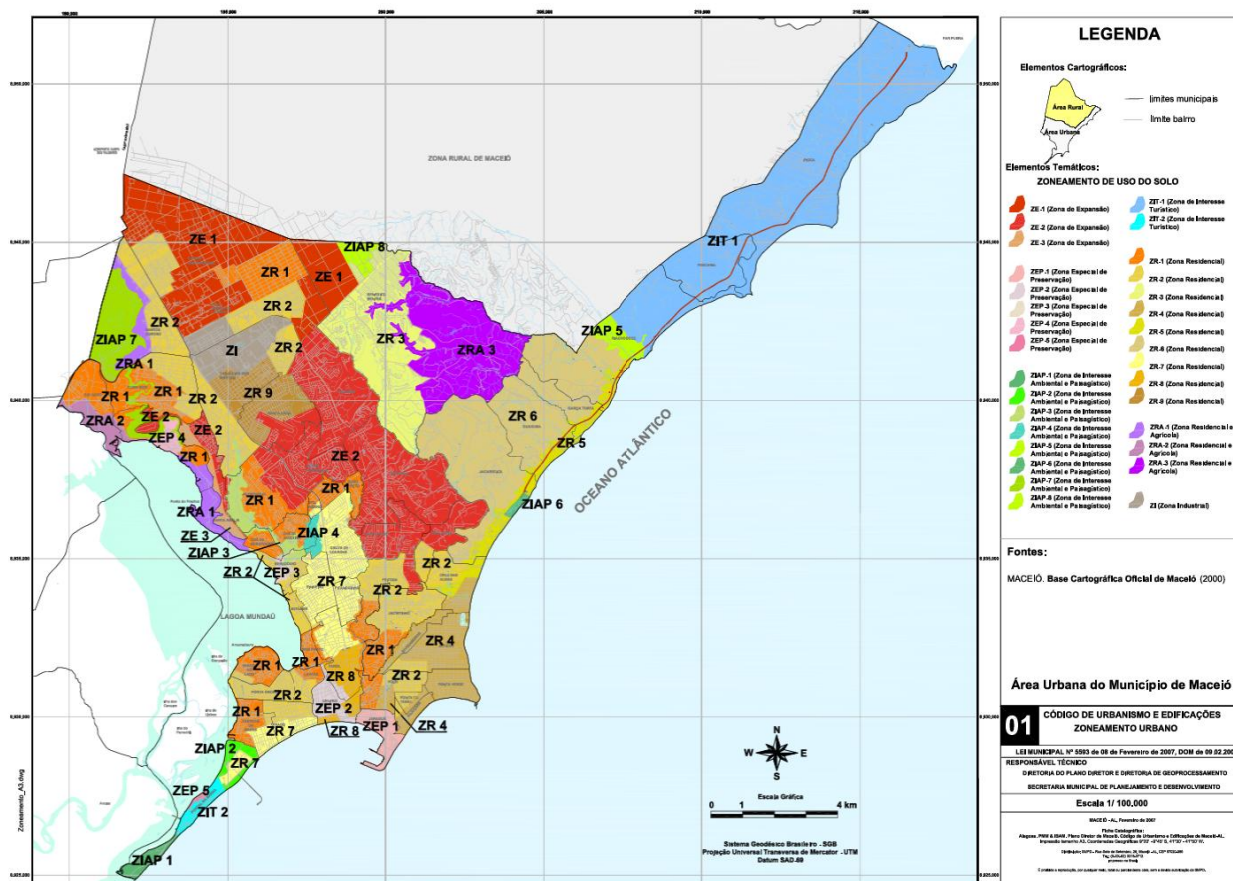
Entre os instrumentos do Código de 2007 com repercussão direta sobre a mobilidade, destacam-se os Corredores de Atividades Múltiplas (CAM). Segundo o art. 74 da Lei nº 5.593/2007, os CAM são os eixos viários da cidade destinados aos usos comercial, de serviços e industrial e à implantação preferencial dos estabelecimentos de médio e grande porte. Trata-se, em linguagem corrente, das avenidas onde a legislação concentra deliberadamente as atividades que atraem mais gente, mais veículos e mais carga.

Três disposições tornam os CAM decisivos para a leitura da mobilidade. A primeira está no art. 25 do Código, que estabelece a hierarquia aplicável quando duas ou mais zonas incidem sobre o mesmo imóvel e coloca os Corredores de Atividades Múltiplas em primeiro lugar na ordem de prevalência, à frente inclusive das Zonas de Interesse Ambiental e Paisagístico e das Zonas Especiais de Preservação Cultural. Na prática, quando um lote está simultaneamente em um corredor e em uma zona de proteção, prevalece o regime do corredor. A segunda está no art. 252, que admite nos CAM, assim como nas vias integrantes do sistema de transporte coletivo, as atividades dos Grupos II, III e IV, isto é, os estabelecimentos de médio e grande porte que, nas demais áreas das zonas urbanas, são apenas tolerados e dependem de anuência dos vizinhos. A

terceira está no art. 26, inciso I, que autoriza verticalização mais alta nos corredores das avenidas Durval de Góes Monteiro, Deputado Serzedelo Barros Correia e Menino Marcelo (BR-316), justamente onde a Zona Residencial do tipo 1 estabelece verticalização baixa como regra.

A delimitação territorial desse conjunto consta do Mapa 1 do Anexo II da Lei nº 5.593/2007. Conforme o art. 24 do Código, as Zonas e os Corredores Urbanos estão representados graficamente nesse mapa e no Quadro Descritivo dos Corredores de Atividades Múltiplas, que integra o mesmo anexo. Trata-se da peça que permite verificar, em escala municipal, quais eixos viários receberam a classificação de corredor e como esses eixos se distribuem em relação às zonas residenciais do entorno.

Figura 4 - Zoneamento urbano e Corredores de Atividades Múltiplas do Município de Maceió



Fonte: Anexo II, Mapa 1, da Lei Municipal nº 5.593/2007.

A leitura do mapa confirma que os Corredores de Atividades Múltiplas não constituem áreas, mas faixas lineares que acompanham as principais avenidas do tabuleiro e da planície costeira, atravessando zonas residenciais de parâmetros distintos. Como o art. 23 estabelece que os limites dos corredores são os fundos dos lotes lindeiros à via de referência, o regime mais permissivo do corredor incide sobre uma faixa estreita e contínua ao longo de eixos que concentram, simultaneamente, o maior volume de tráfego e as linhas de transporte coletivo de maior demanda.

O Código de 2007 institui, portanto, um mecanismo que concentra simultaneamente densidade construtiva e atividades geradoras de viagens sobre um conjunto determinado de eixos viários. Como será demonstrado na seção 3.1.5, esses eixos coincidem em boa medida com os corredores que o Plano Diretor de 2005 elegeu como prioritários para o transporte coletivo, o que constitui um dos achados centrais desta análise.

As subseções seguintes percorrem o Plano Diretor de 2005 na ordem em que seus temas se articulam. Primeiro, as condicionantes que restringem a ocupação do território, de natureza ambiental (3.1.1), cultural (3.1.2) e de infraestrutura de saneamento (3.1.3), sintetizadas em 3.1.4. Em seguida, o sistema de mobilidade propriamente dito (3.1.5) e seu plano setorial (3.1.6). Depois, os instrumentos que organizam a ocupação, a política habitacional expressa nas Zonas Especiais de Interesse Social (3.1.7), o macrozoneamento (3.1.8), os instrumentos de política urbana (3.1.9) e a divisão administrativa que dá suporte à gestão (3.1.10). Por fim, a subseção 3.1.11 consolida o panorama do plano vigente e prepara a leitura da minuta de revisão apresentada na seção 3.2.

3.1.1 ZIAP, Zonas de Interesse Ambiental e Paisagístico

As Zonas de Interesse Ambiental e Paisagístico, identificadas pela sigla ZIAP, são as áreas do território que a legislação reconhece como ambientalmente sensíveis e submete a regime especial de proteção. Conforme o art. 31 da Lei nº 5.486/2005, correspondem às áreas de especial importância ambiental em face de sua relevante contribuição para o equilíbrio ecológico. Em termos práticos, são os territórios onde a ocupação urbana é restringida ou proibida, seja porque abrigam ecossistemas relevantes, seja porque apresentam risco geotécnico, seja porque protegem mananciais de abastecimento.

O art. 32 institui onze zonas dessa natureza, relacionadas no **Quadro 8**.

Quadro 8 - Zonas de Interesse Ambiental e Paisagístico instituídas pelo Plano Diretor de 2005

Inciso	Zona de Interesse Ambiental e Paisagístico	Natureza da proteção
I	Terrenos de marinha do litoral, incluindo barreiras notáveis, estuários, dunas, remanescentes de manguezais e de restinga e a Área de Proteção Ambiental dos Corais	Ecossistemas costeiros
II	Terrenos de marinha da lagoa Mundaú, incluindo remanescentes de mangues nos bairros de Trapiche, Ponta Grossa, Vergel do Lago, Levada, Bom Parto, Bebedouro, Mutange, Fernão Velho e Rio Novo, e a Área de Proteção Ambiental de Santa Rita	Ecossistemas lagunares
III	Encostas ou grotas com declividade igual ou superior a 45 graus, florestadas ou não	Risco geotécnico e proteção de encostas
IV	Área de Proteção Ambiental do Prataji	Proteção de mananciais
V	Área de Proteção Ambiental de Catolé e Fernão Velho	Proteção de mananciais e remanescentes florestais
VI	Ponta da restinga no Pontal da Barra	Ecossistema de restinga
VII	Faixa de proteção de 30 metros de cada lado das margens dos cursos d'água	Proteção de recursos hídricos
VIII	Remanescentes de Mata Atlântica do bairro Benedito Bentes, abrangendo nascentes e cursos d'água do Jacarecica, Garça Torta, Guaxuma e Riacho Doce	Remanescentes florestais e nascentes
IX	Parque Municipal de Maceió	Unidade de conservação
X	Reserva Florestal do IBAMA, incluindo o horto florestal	Unidade de conservação
XI	Cinturão Verde do Complexo Cloroquímico do Pontal da Barra	Barreira de proteção a área de risco industrial

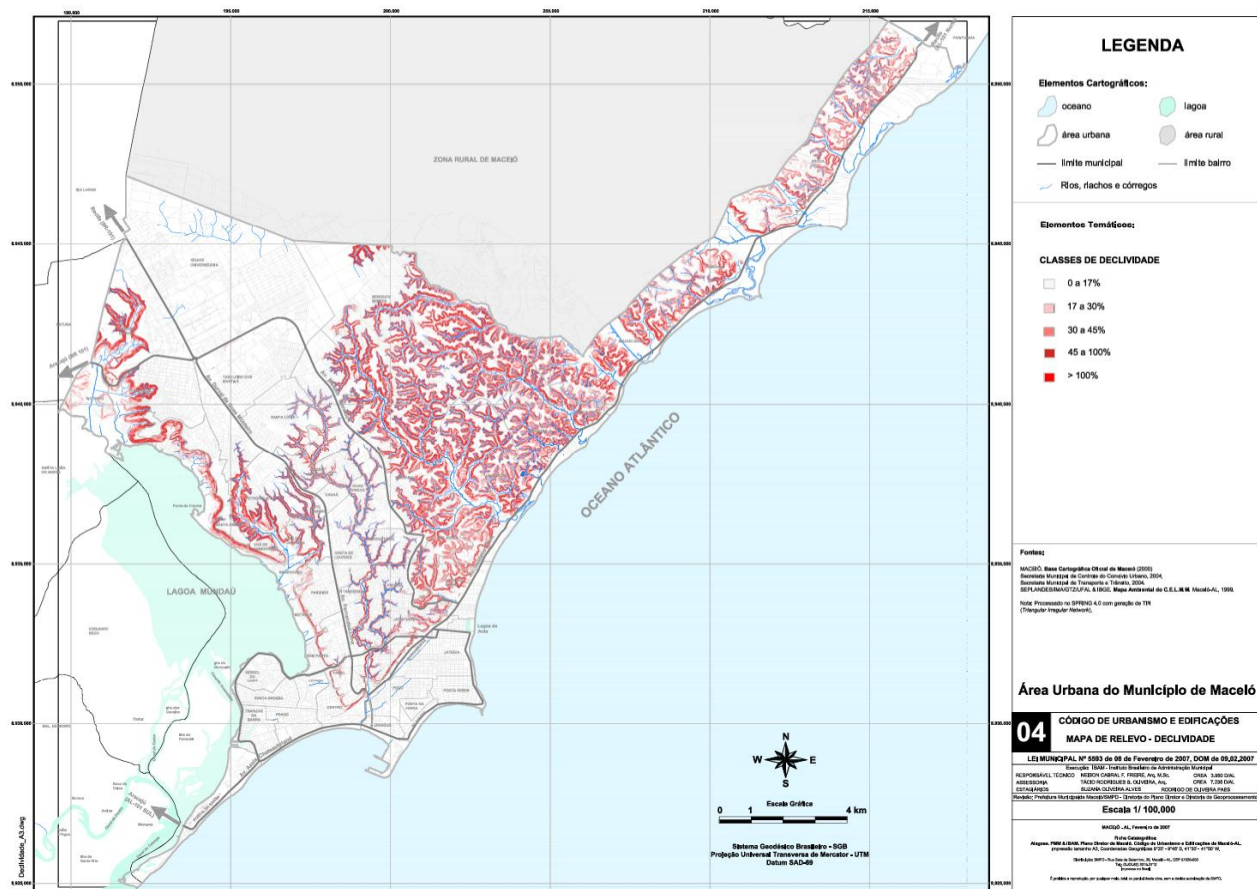
Fonte: Elaboração própria, 2026, com base no art. 32 da Lei Municipal nº 5.486/2005.

A localização dessas zonas está representada no Mapa 1 do Anexo I da lei, reproduzido na **Figura 5**.

parcelamento, o uso e a ocupação do solo para fins urbanos, o que configura vedação absoluta. Nas demais, segundo o art. 69, o uso é admitido conforme os parâmetros do Quadro 1 do Anexo III do Código. A comparação entre os dois instrumentos mostra que a proteção declarada em 2005 só se tornou aplicável ao licenciamento em 2007, com dois anos de intervalo em que a diretriz existia sem parâmetro que a operacionalizasse.

Para o diagnóstico de mobilidade, a ZIAP de maior consequência é a instituída pelo inciso III do art. 32, que abrange as encostas ou grotas com declividade igual ou superior a 45 graus, florestadas ou não. Maceió é uma cidade estruturada em dois patamares, a planície costeira e lagunar, na cota baixa, e o tabuleiro, na cota alta, separados por uma faixa contínua de encostas. É exatamente sobre essa faixa que incide a restrição ambiental, e é também por ela que precisam passar as ligações viárias entre as duas porções da cidade. O Mapa de Relevo e Declividade do Código de Urbanismo e Edificações, reproduzido na **Figura 6**, permite visualizar essa condição.

Figura 6 - Mapa de relevo e declividade da área urbana de Maceió



As classes de declividade mais restritivas, representadas em tons de vermelho no mapa, desenham uma faixa quase contínua que acompanha o vale do riacho Reginaldo e as bordas do tabuleiro, atravessando bairros como Jacintinho, Feitosa, Bebedouro, Chã de Bebedouro e Bom Parto. Essa mesma faixa é objeto, no art. 82 da Lei nº 5.486/2005, de diversas propostas de abertura ou alargamento de vias destinadas a melhorar a integração entre bairros, entre as quais a via interligando Barro Duro, Feitosa e Jacintinho ao Farol e ao vale do Jacarecica, prevista no inciso XIV, e o binário entre Gruta de Lourdes e Serraria, previsto no inciso XIII.

Configura-se aqui a primeira lacuna de articulação identificada por este diagnóstico. O Plano Diretor de 2005 protege as encostas em um capítulo e propõe atravessá-las em outro, sem que nenhum dos dois dispositivos faça referência ao outro e sem que a lei estabeleça critério para compatibilizar as duas diretrizes. A consequência prática é que a viabilidade técnica das ligações leste-oeste propostas depende de análise caso a caso que a legislação vigente não disciplina, o que ajuda a explicar por que nenhuma delas foi executada nas duas décadas de vigência do plano.

3.1.2 Patrimônio Cultural Edificado

A proteção do patrimônio cultural aparece no Plano Diretor de 2005 não apenas como política de preservação de bens históricos, mas como componente do ordenamento territorial, com efeitos diretos sobre o que pode ser construído e sobre como se circula em determinadas áreas da cidade. A lei estrutura essa proteção em dois níveis, apresentados no **Quadro 9**.

Quadro 9 - Níveis de proteção do patrimônio cultural no Plano Diretor de 2005

Nível de proteção	Definição legal	Aplicação em Maceió
Zonas Especiais de Preservação Cultural (ZEP)	Áreas de relevante interesse cultural por constituírem expressões arquitetônicas ou históricas do patrimônio edificado, ou suporte físico de manifestações culturais e tradições populares (art. 49).	Cinco zonas instituídas pelo art. 52: Jaraguá, Centro, Bebedouro, Fernão Velho e Pontal da Barra. Cada uma recebe diretrizes próprias nos arts. 53 a 57.

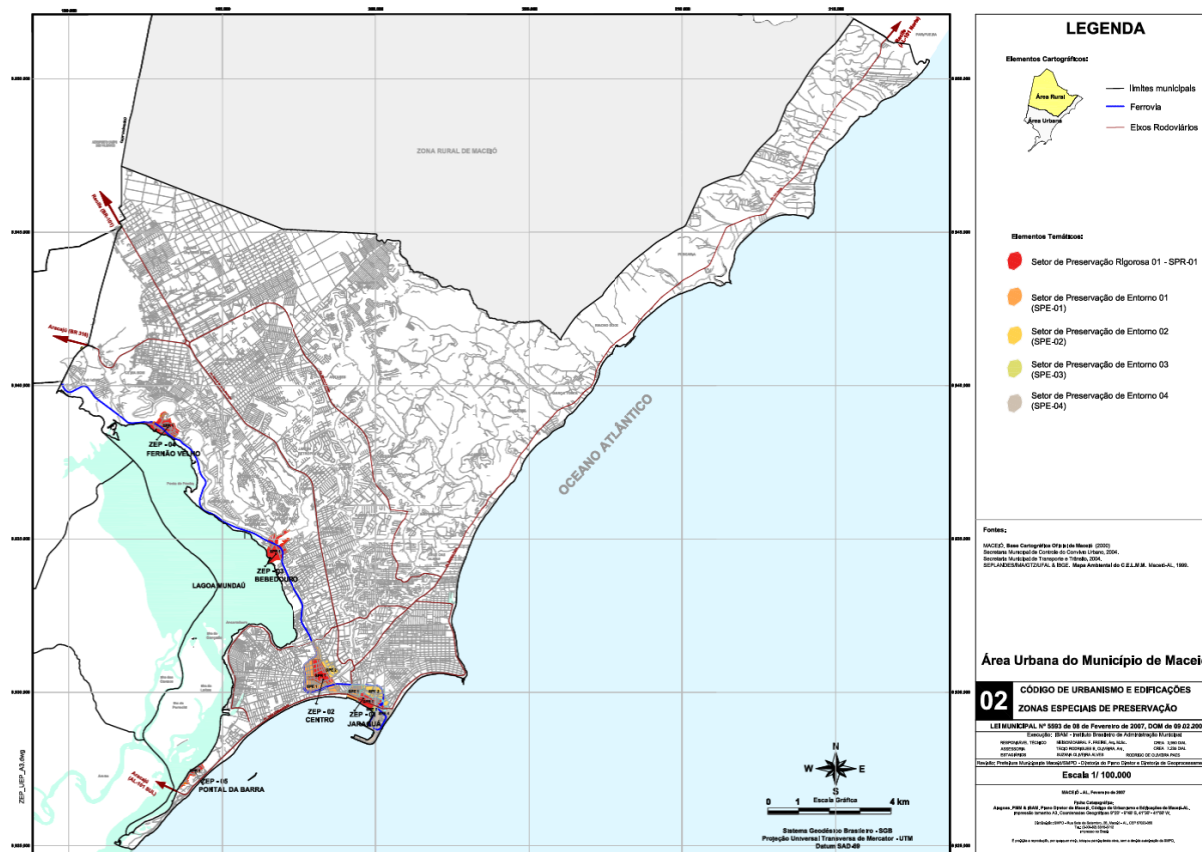
Nível de proteção	Definição legal	Aplicação em Maceió
Unidades Especiais de Preservação Cultural (UEP)	Imóveis ou espaços urbanos, públicos ou privados, de relevante interesse cultural, compostos por uma ou mais edificações isoladas (art. 61).	Relacionadas no Quadro 1 do Anexo II, reunindo igrejas, cinemas, mirantes, vilas operárias, casarios e praças distribuídos por dezenove bairros.

Fonte: Elaboração própria, 2026, com base nos arts. 49 a 66 e no Quadro 1 do Anexo II da Lei Municipal nº 5.486/2005.

Conforme o art. 52, são instituídas cinco Zonas Especiais de Preservação Cultural, correspondentes aos bairros de Jaraguá, Centro, Bebedouro, Fernão Velho e Pontal da Barra. As duas primeiras já existiam antes da lei, e as três restantes foram criadas por ela. A escolha desses territórios não é aleatória: reúne o núcleo histórico portuário e comercial de Maceió, dois núcleos ferroviários e industriais formados no eixo da lagoa Mundaú e um núcleo de produção artesanal, o que evidencia que a política de preservação do Município reconhece tanto o patrimônio edificado quanto as atividades tradicionais que lhe dão sentido.

A localização dessas zonas e das Unidades Especiais de Preservação Cultural consta do Mapa 2 do Anexo I do Plano Diretor e é detalhada no Mapa 02 do Código de Urbanismo e Edificações, reproduzido na **Figura 7**.

Figura 7 - Zonas Especiais de Preservação Cultural da área urbana de Maceió



Fonte: Mapa 2 do Anexo II da Lei Municipal nº 5.593/2007 (Setorização das Zonas Especiais de Preservação Cultural).

O mapa evidencia que as cinco Zonas Especiais de Preservação Cultural se distribuem ao longo de um mesmo arco, que parte do Pontal da Barra, contorna a orla lagunar passando por Centro e Jaraguá e segue até Bebedouro e Fernão Velho. Esse arco coincide, quase integralmente, com o traçado da linha férrea que margeia a lagoa Mundaú, o que não é coincidência histórica: os núcleos preservados são, em sua maioria, povoados que se formaram em função do porto e da ferrovia.

É desse reconhecimento que decorre a diretriz de maior interesse para a mobilidade. O Plano Diretor de 2005 prevê, no inciso IV do parágrafo único do art. 46, a criação de um corredor cultural que integre as zonas e unidades de preservação atravessadas pela rede ferroviária, envolvendo os bairros de Jaraguá, Centro, Bom Parto, Mutange, Bebedouro, Fernão Velho e Rio Novo. Esse corredor não é concebido como percurso turístico sinalizado, mas como infraestrutura de transporte. Conforme o art. 54, inciso V, e o art. 55, inciso II, sua implementação se daria pela implantação de

sistema intermodal rodoviário, hidroviário, ferroviário, cicloviário e plano inclinado, este último destinado a vencer o desnível entre a planície e o tabuleiro.

A leitura crítica desse conjunto revela coerência interna e falha de execução. O Plano Diretor identificou corretamente que os bairros de maior valor patrimonial são também os servidos pela ferrovia subutilizada, e propôs usar essa coincidência para resolver simultaneamente a preservação e o acesso. Cada uma das cinco zonas recebeu, nos arts. 53 a 57, previsão de operação urbana consorciada associada a terminal intermodal junto à respectiva estação ferroviária. Passadas duas décadas, nenhum desses terminais foi implantado e nenhum dos planos de gestão das zonas, exigidos pelos mesmos artigos, foi elaborado. O corredor cultural permanece, portanto, como diretriz formalmente vigente e integralmente não executada, situação que se repetirá em outros instrumentos examinados adiante.

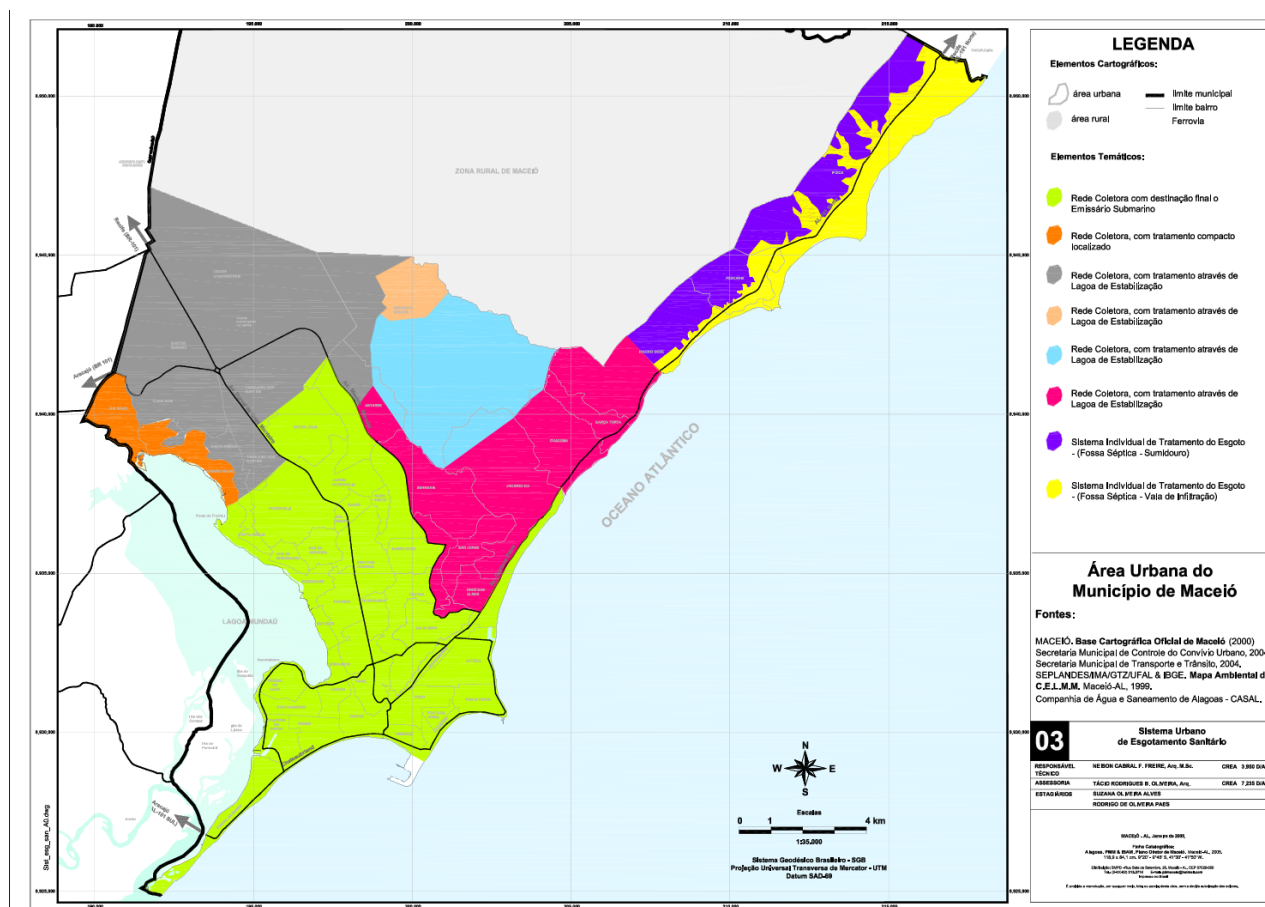
3.1.3 Sistema Urbano de Esgotamento Sanitário

O saneamento ambiental pode parecer, à primeira vista, tema alheio a um diagnóstico de mobilidade. A relação, contudo, é direta e opera em dois sentidos. No primeiro, a ausência de rede coletora condiciona o desenho do sistema viário, porque a lei associa a abertura de vias em fundos de vale à implantação de faixas sanitárias. No segundo, e mais relevante, a carência de saneamento é indicador confiável de precariedade urbana geral, e os territórios que a legislação identifica como prioritários para receber infraestrutura de água e esgoto são, em Maceió, os mesmos que apresentam os piores indicadores de acessibilidade.

Conforme os arts. 68 a 75 da Lei nº 5.486/2005, o saneamento ambiental do Município compreende cinco sistemas, abastecimento de água, esgotamento sanitário, drenagem de águas pluviais, gestão integrada de resíduos sólidos e controle da poluição ambiental. Especificamente quanto ao esgotamento sanitário, o art. 71 fixa três diretrizes, a universalização da rede coletora, a prioridade de atendimento às áreas de vulnerabilidade ambiental e de alta densidade populacional e a utilização de recursos dos instrumentos urbanísticos para financiar a melhoria do sistema. Essa última diretriz encontra correspondência no art. 160, que destina os recursos da outorga onerosa do direito de construir prioritariamente ao Fundo Municipal de Habitação, à aquisição de terrenos para habitação de interesse social e à melhoria da infraestrutura urbana nas áreas de maior carência.

O art. 74 estabelece as medidas de saneamento que deveriam ser incorporadas à legislação urbanística, entre as quais a implantação de faixas sanitárias com arborização nas vias de fundo de vale, a reserva de áreas para tratamento de esgotos em regiões não servidas por rede coletora, exigências de permeabilidade do solo compatíveis com a absorção das águas pluviais e a preservação das áreas de recarga de aquíferos mediante restrição ao uso e à ocupação urbana. A representação territorial desse conjunto consta do Mapa 3 do Anexo I.

Figura 8 - Sistema Municipal de Saneamento Básico de Maceió



Fonte: Anexo I, Mapa 3, da Lei Municipal nº 5.486/2005.

A conexão entre saneamento e mobilidade fica explícita quando se observa que o próprio Plano Diretor criou uma macrozona específica para tratar do problema. Conforme o art. 128, a Macrozona Prioritária para Implantação de InfraEstrutura Urbana reúne as áreas de ocupação intensa por população em situação de vulnerabilidade social que devem prioritariamente receber redes de água e esgoto. Na planície costeira e flúvio-lagunar, ela abrange Ponta Grossa, Vergel do Lago, Levada, Bom Parto, Bebedouro, Mutange e parte de Trapiche e Chã da Jaqueira. No tabuleiro, abrange

Ouro Preto, Canaã, Santo Amaro, Santos Dumont, Clima Bom, Jacintinho e parte de Pinheiro, Farol, Feitosa, Petrópolis, Santa Lúcia, Tabuleiro e Rio Novo.

O que chama a atenção nesse artigo é que suas diretrizes não se limitam ao saneamento. Segundo o parágrafo 4º, a mesma macrozona deve receber adequação do sistema viário por meio de melhorias, integração intermodal ferroviária, rodoviária e hidroviária e viabilização do abastecimento dos mercados por transporte ferroviário e hidroviário. Segundo o parágrafo 6º, deve receber prioridade na implantação de ligações viárias entre bairros, prioridade na implantação de meio de transporte de massa no vale do Reginaldo e melhoria de acessibilidade ao Terminal Rodoviário João Paulo II.

O Plano Diretor de 2005 reconhecia, portanto, que déficit de saneamento e déficit de mobilidade incidem sobre o mesmo território e demandam resposta integrada. Essa constatação é relevante para o presente diagnóstico porque delimita, já na legislação vigente, o conjunto de bairros em que qualquer proposta de melhoria da mobilidade encontra população mais numerosa, mais dependente do transporte coletivo e mais exposta à precariedade da infraestrutura urbana.

3.1.4 Síntese diagnóstica

As três subseções anteriores examinaram as condicionantes que o Plano Diretor de 2005 impõe à ocupação do território de Maceió, de natureza ambiental, cultural e de infraestrutura de saneamento. Antes de passar ao exame do sistema de mobilidade propriamente dito, convém consolidar o que essa leitura revela, uma vez que as três condicionantes incidem sobre porções distintas da cidade e produzem, cada uma, um tipo diferente de restrição ou de oportunidade para o deslocamento urbano.

O **Quadro 10** sintetiza esse conjunto, relacionando cada condicionante ao território que atinge e à consequência que produz sobre a mobilidade.

Quadro 10 - Síntese das condicionantes territoriais do Plano Diretor de 2005 e seus efeitos sobre a mobilidade urbana

Condicionante	Território atingido	Efeito sobre a mobilidade urbana
Proteção ambiental (ZIAP)	Encostas com declividade igual ou superior a 45 graus, terrenos de	Restringe ou inviabiliza traçados viários na faixa de encostas que separa a planície do tabuleiro,

Condicionante	Território atingido	Efeito sobre a mobilidade urbana
	marinha do litoral e da lagoa, faixas de 30 metros ao longo dos cursos d'água e unidades de conservação.	justamente onde o plano propõe as ligações leste-oeste. Conflito não resolvido pela legislação.
Proteção cultural (ZEP e UEP)	Núcleos históricos de Jaraguá, Centro, Bebedouro, Fernão Velho e Pontal da Barra, distribuídos ao longo da orla lagunar e do traçado ferroviário.	Fundamenta a proposta de corredor cultural intermodal integrando as zonas pela ferrovia, com terminais junto às estações. Diretriz vigente e não executada.
Carência de saneamento	Macrozona Prioritária para Implantação de InfraEstrutura Urbana, abrangendo Ponta Grossa, Vergel do Lago, Levada, Bom Parto, Bebedouro, Mutange, Jacintinho, Clima Bom, Santo Amaro e Ouro Preto, entre outros.	Delimita os bairros que concentram população mais dependente do transporte coletivo, para os quais a lei prevê integração intermodal e transporte de massa no vale do Reginaldo.

Fonte: Elaboração própria, 2026, com base na Lei Municipal nº 5.486/2005 e na Lei Municipal nº 5.593/2007.

Dois padrões se destacam nessa síntese. O primeiro é que as três condicionantes convergem sobre a mesma faixa do território, o arco que acompanha a orla lagunar e a base das encostas, atravessando Pontal da Barra, Centro, Jaraguá, Bom Parto, Mutange, Bebedouro e Fernão Velho. Nessa faixa se sobrepõem proteção ambiental de mangues e terrenos de marinha, proteção cultural dos núcleos históricos, prioridade de implantação de saneamento e o traçado da linha férrea. Trata-se, simultaneamente, da área mais restrita do ponto de vista normativo e daquela com maior infraestrutura de transporte instalada e subutilizada.

O segundo padrão é a natureza das falhas identificadas. Em nenhum dos três temas o problema está na ausência de diretriz. O Plano Diretor de 2005 identificou as encostas, os núcleos históricos e os bairros sem saneamento, e associou a cada um deles proposta de mobilidade específica. O que não se verifica é a execução dessas propostas nem a existência de mecanismo que resolva os conflitos entre elas, como o que opõe a proteção das encostas às ligações viárias leste-oeste. Esse diagnóstico, de diretrizes coerentes e execução ausente, orienta a leitura do sistema de mobilidade apresentada a seguir.

3.1.5 Sistema Municipal de Mobilidade

O Capítulo III do Título II da Lei nº 5.486/2005, composto pelos arts. 76 a 91, institui o Sistema Municipal de Mobilidade. A definição adotada pela lei é ampla e merece atenção porque antecipa, em sete anos, a concepção que viria a ser consagrada pela Política Nacional de Mobilidade Urbana. Conforme o parágrafo único do art. 76, entende-se por mobilidade o direito de todos os cidadãos ao acesso aos espaços públicos em geral, aos locais de trabalho, aos equipamentos e serviços sociais, culturais e de lazer, por meio dos transportes coletivos, individuais e dos veículos não motorizados, de forma segura, eficiente, socialmente inclusiva e ambientalmente sustentável.

Trata-se de definição centrada no acesso, e não no deslocamento. A diferença é conceitual e tem consequências práticas: um sistema avaliado pelo acesso mede se as pessoas alcançam trabalho, saúde, educação e lazer, ao passo que um sistema avaliado pelo deslocamento mede fluidez de tráfego. Essa opção se confirma no art. 79, inciso II, que estabelece como diretriz a prioridade aos pedestres, ao transporte coletivo e de massa e ao uso de bicicletas, não estimulando o uso de veículo motorizado particular.

O art. 77 organiza o sistema em quatro componentes, a infraestrutura física, as modalidades de transporte, o sistema institucional e o Plano Diretor de Transportes Urbanos. O art. 80 relaciona os elementos que compõem a infraestrutura física, distinguindo, no parágrafo 1º, aqueles que já existiam à época da lei daqueles que constituíam propostas. Essa distinção é o dado mais revelador de toda a seção e está sistematizada no **Quadro 11**.

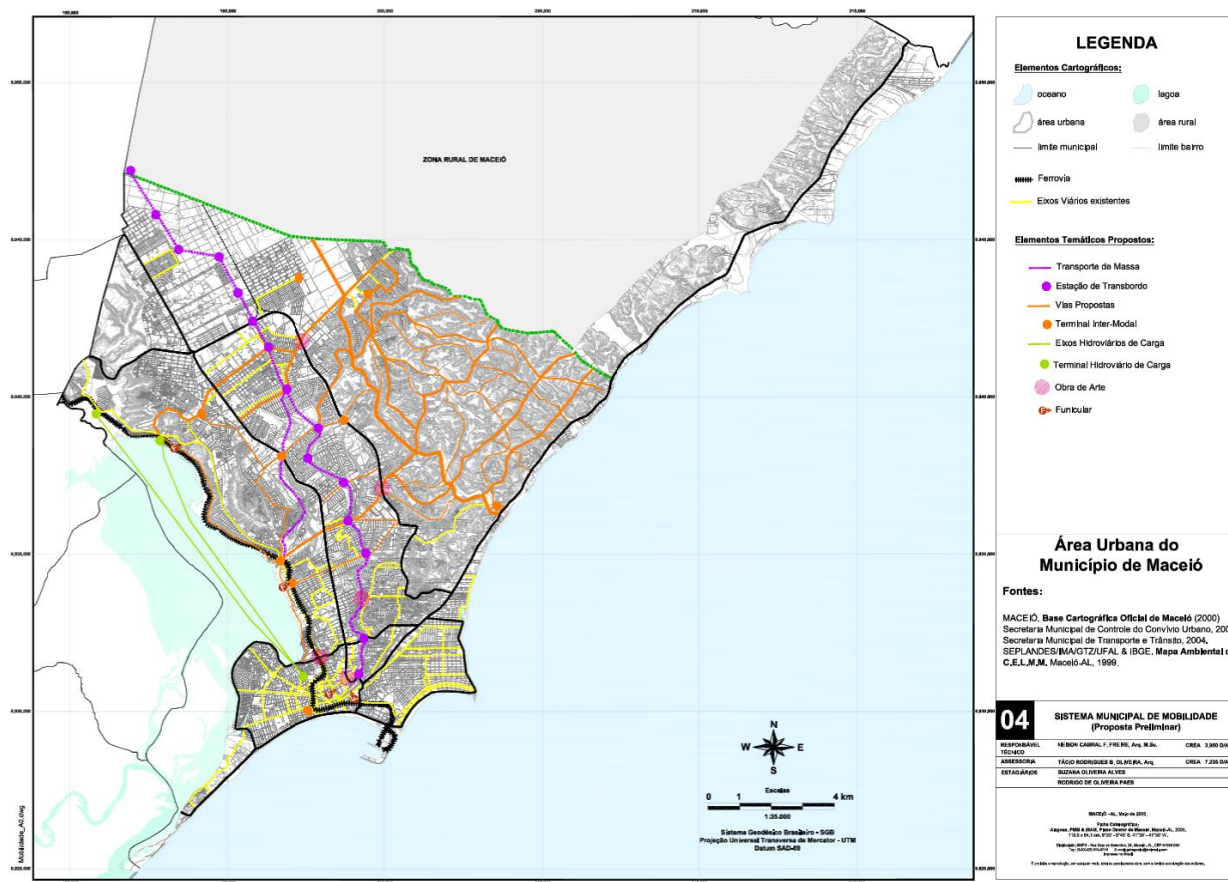
Quadro 11 - Componentes da infraestrutura física do Sistema Municipal de Mobilidade e situação de implantação

Situação em 2005	Componentes relacionados no art. 80	Situação verificada neste diagnóstico
Existentes	Rodovias federais e estaduais; estradas vicinais; rede ferroviária; sistema viário urbano; terminais rodoviários urbanos, incluindo a Rodoviária de Maceió; estações ferroviárias do Centro, Mercado, Bom Parto, Mutange, Bebedouro, Goiabeira, Fernão	Em operação, com níveis distintos de qualidade e cobertura, analisados nos capítulos seguintes deste diagnóstico.

Situação em 2005	Componentes relacionados no art. 80	Situação verificada neste diagnóstico
	Velho, ABC e Rio Novo; Porto de Maceió; Aeroporto Zumbi dos Palmares; sistema ciclovitário das orlas marítima e lagunar; sistema de circulação de pedestres.	
Propostas (art. 80, parágrafo 1º)	Terminais intermodais (inciso XI); rede hidroviária na lagoa Mundaú (inciso XII); sistema de transporte de massa no vale do Reginaldo (inciso XIII); sistema de transporte sobre trilho interligando a planície lagunar ao tabuleiro (inciso XIV); sistema de transporte interligando a planície ao tabuleiro por plano inclinado ou similar (inciso XV); sistema ciclovitário urbano (inciso XVI).	Não implantadas. Não foi localizado registro de execução de nenhuma das propostas ao longo da vigência da lei.

Fonte: Elaboração própria, 2026, com base no art. 80 da Lei Municipal nº 5.486/2005 e em levantamento realizado para este diagnóstico.

O quadro evidencia que a totalidade das propostas formuladas pelo Plano Diretor de 2005 para o sistema de mobilidade permanece sem implantação após duas décadas. Não se trata de propostas genéricas: a lei nomeia os terminais intermodais junto a nove estações ferroviárias existentes, especifica a rede hidroviária na lagoa Mundaú, localiza o sistema de transporte de massa no vale do Reginaldo e define a função do plano inclinado, que é vencer o desnível entre a planície e o tabuleiro. A representação territorial desse conjunto consta na Figura 9.



Fonte: Anexo I, Mapa 4, da Lei Municipal nº 5.486/2005.

No que se refere ao sistema viário urbano, o art. 81 estabelece como diretrizes a hierarquização e ampliação da malha, a ampliação da interligação leste-oeste da cidade e a aplicação de instrumentos da política urbana, especialmente a operação urbana consorciada, para obter retorno do investimento público na abertura de vias que valorizem áreas particulares. Entre as medidas de implementação previstas no parágrafo único, o inciso III determina a implantação de faixas exclusivas para ônibus ou de corredores de transporte coletivo nos eixos com maior fluxo viário, e o inciso IV identifica nominalmente as vias em que essa ampliação deveria ocorrer, as avenidas Fernandes Lima e Durval de Góes Monteiro, Menino Marcelo e Álvaro Otacílio.

É nesse ponto que se revela o achado central desta análise. Conforme demonstrado na introdução desta seção, o Código de Urbanismo e Edificações de 2007 institui os Corredores de Atividades Múltiplas e nomeia, no art. 26, inciso I, as avenidas Durval de Góes Monteiro, Deputado Serzedelo Barros Correia e Menino Marcelo como eixos em que se autoriza verticalização superior à permitida

no entorno. Duas dessas três avenidas, Durval de Góes Monteiro e Menino Marcelo, são exatamente as mesmas que o Plano Diretor de 2005 elegeu como prioritárias para a ampliação da malha destinada ao corredor de transporte coletivo. O **Quadro 12** sistematiza essa sobreposição.

Quadro 12 - Sobreposição entre eixos prioritários para transporte coletivo e Corredores de Atividades Múltiplas

Eixo viário	Plano Diretor de 2005 (Lei nº 5.486/2005)	Código de Urbanismo e Edificações de 2007 (Lei nº 5.593/2007)
Avenida Durval de Góes Monteiro	Identificada no art. 81, parágrafo único, inciso IV, entre as vias cujas áreas de servidão devem ser regularizadas para ampliação da malha utilizada pelo corredor de transporte coletivo.	Corredor de Atividades Múltiplas nomeado no art. 26, inciso I, com verticalização superior à admitida na Zona Residencial do tipo 1 em que se insere.
Avenida Menino Marcelo (BR-316)	Identificada no art. 81, parágrafo único, inciso IV, para o mesmo fim, e objeto de estudo de alargamento e duplicação nos arts. 82, incisos XII e XVII.	Corredor de Atividades Múltiplas nomeado no art. 26, inciso I, com verticalização superior à admitida no entorno.
Avenida Fernandes Lima	Identificada no art. 81, parágrafo único, inciso IV, e objeto de implantação de binários no art. 82, inciso IX.	Integra o sistema de transporte coletivo, o que, conforme o art. 252, inciso II, admite atividades dos Grupos II, III e IV nas mesmas condições dos Corredores de Atividades Múltiplas.
Avenida Álvaro Otacílio	Identificada no art. 81, parágrafo único, inciso IV, entre as vias destinadas à ampliação da malha do corredor de transporte coletivo.	Situada na Macrozona de Adensamento Controlado da planície costeira, com coeficientes de aproveitamento entre os mais altos do Município, conforme o Quadro 3 do Anexo II do Plano Diretor.

Fonte: Elaboração própria, 2026, com base no art. 81, parágrafo único, inciso IV, da Lei Municipal nº 5.486/2005 e nos arts. 26, 74 e 252 da Lei Municipal nº 5.593/2007.

Essa coincidência admite duas leituras opostas, e a legislação vigente não permite decidir entre elas. A leitura favorável reconhece na sobreposição um arranjo próximo ao que a literatura urbanística contemporânea denomina desenvolvimento orientado pelo transporte, em que o

adensamento é deliberadamente conduzido para as proximidades dos corredores de alta capacidade, aproximando origem e destino das viagens e tornando o transporte coletivo economicamente viável. A leitura desfavorável observa que esse arranjo só produz o resultado desejado quando o adensamento é acompanhado da implantação efetiva do corredor de transporte, e que, em Maceió, ocorreu o inverso: a verticalização autorizada pelo Código de 2007 avançou sobre os eixos ao longo de quase duas décadas, ao passo que as faixas exclusivas e os corredores previstos no art. 81 não foram implantados na mesma proporção.

O próprio Plano Diretor de 2005 fornece o argumento que sustenta a segunda leitura. Conforme o art. 129, parágrafo 6º, inciso II, e o art. 127, parágrafo 6º, inciso II, o controle do adensamento onde há saturação viária figura expressamente entre as diretrizes das macrozonas do tabuleiro. A lei reconhecia, portanto, que o adensamento deveria ser condicionado à capacidade viária instalada. O que não existe, em nenhum dos dois instrumentos, é o dispositivo que operacionalize esse condicionamento nos Corredores de Atividades Múltiplas, uma vez que o art. 25 do Código de 2007 confere aos corredores prevalência sobre as demais zonas, sem submeter essa prevalência a qualquer verificação de capacidade de transporte.

Registra-se, assim, a segunda lacuna de articulação normativa identificada por este diagnóstico, e a de maior consequência prática para a mobilidade urbana de Maceió: a ausência de mecanismo que vincule o potencial construtivo liberado nos corredores à oferta de transporte coletivo efetivamente instalada neles.

3.1.6 Plano Diretor de Transportes Urbanos (PDTU)

A Seção IV do Capítulo III da Lei nº 5.486/2005, composta pelos arts. 88 a 91, institui o Plano Diretor de Transportes Urbanos, identificado pela sigla PDTU, como o quarto componente do Sistema Municipal de Mobilidade. Conforme o art. 88, o plano visa melhorar a gestão dos transportes e as condições de circulação e acessibilidade no Município, priorizando os transportes coletivos, não motorizados e a circulação de pedestres.

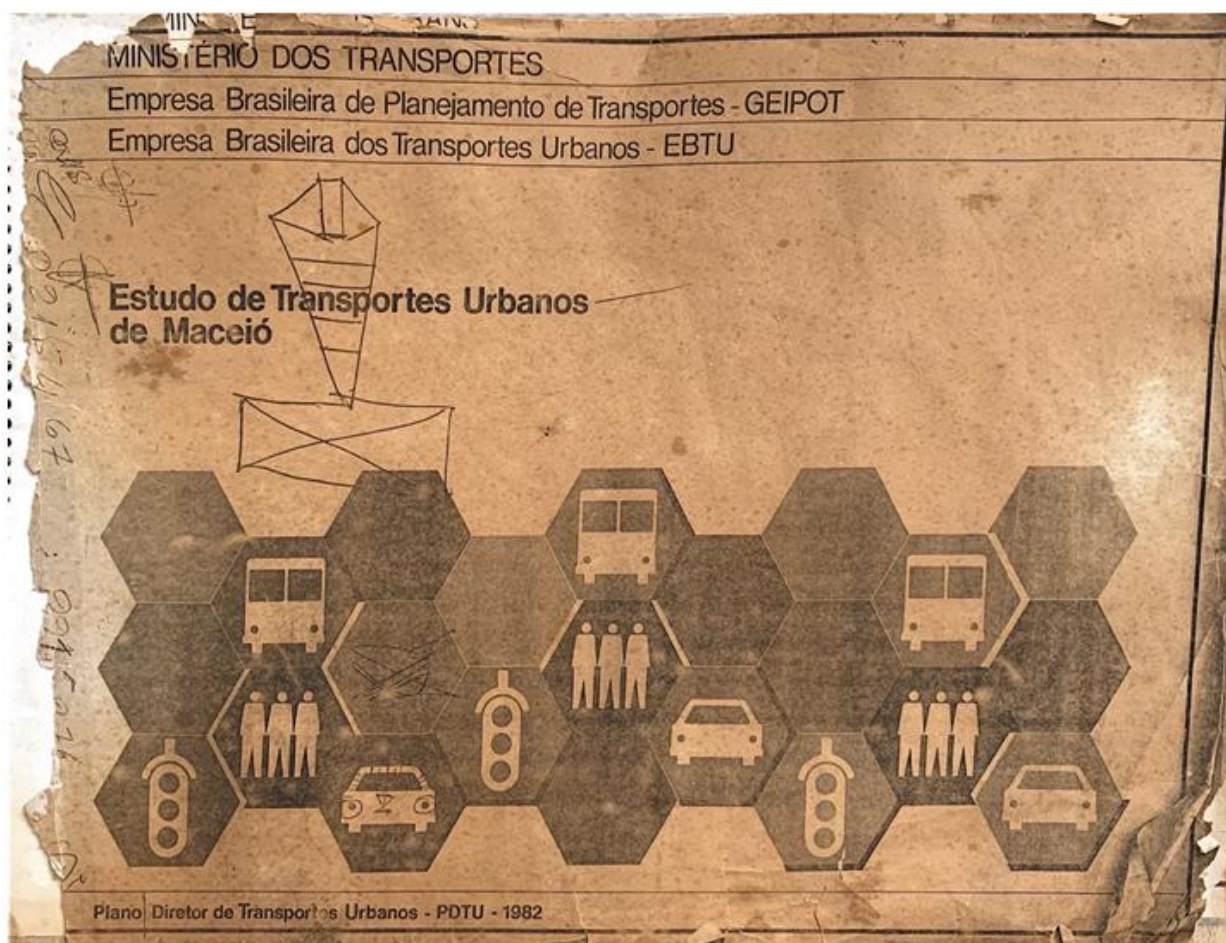
O art. 89 detalha o conteúdo mínimo exigido, que inclui ações de curto, médio e longo prazo para melhoria do transporte coletivo, estudo do sistema integrado de transporte público com definição dos custos operacionais, itinerários e modalidades, regulamentação de funcionamento, segurança, horários e tarifas, definição da hierarquia viária urbana, normas de qualificação da circulação e da

acessibilidade, normas para transporte de cargas e identificação de áreas destinadas a terminais intermodais. O art. 90 determina que se adequem às diretrizes do PDTU os órgãos municipais da administração direta e indireta, os instrumentos de regulação e controle urbano, os programas e projetos municipais de mobilidade e os concessionários de transporte público.

A lei atribui, portanto, ao PDTU a função de instrumento operacional do sistema de mobilidade, aquele que converteria as diretrizes do Plano Diretor em decisões de itinerário, frota, tarifa e hierarquia viária. Reconhecendo que já existia documento anterior sob esse título, o parágrafo único do art. 79 determina que a mobilidade no Município seja implementada mediante a revisão do Plano Diretor de Transportes Urbanos e sua compatibilização às diretrizes de crescimento urbano e de uso e ocupação do solo definidas na lei. O parágrafo único do art. 88 acrescenta que essa revisão deve ser feita preferencialmente em conjunto com os órgãos federais e estaduais responsáveis pelas redes rodoviária, ferroviária, hidroviária e cicloviária.

O documento efetivamente existente sob o título de Plano Diretor de Transportes Urbanos de Maceió é, contudo, o resultado do Estudo de Transportes Urbanos de Maceió, elaborado em 1982 pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT) e pela Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos (EBTU), ambas vinculadas ao então Ministério dos Transportes.

Figura 10 - Capa do Plano Diretor de Transportes Urbanos de Maceió (1982)



Fonte: Material disponibilizado pela Equipe da Prefeitura. GEIPOT e EBTU, Estudo de Transportes Urbanos de Maceió, Plano Diretor de Transportes Urbanos, 1982.

A defasagem temporal é o dado mais relevante desta subseção. O plano setorial de transportes vigente em Maceió é vinte e três anos anterior ao Plano Diretor que o institui como componente do Sistema Municipal de Mobilidade, e não foi localizado, nas fontes consultadas, registro de que a revisão determinada pelo parágrafo único do art. 79 tenha sido formalmente concluída.

As consequências dessa defasagem são de duas ordens. A primeira é de conteúdo: o PDTU de 1982 foi elaborado para uma cidade cuja população, sua distribuição no território e cujos padrões de deslocamento diferem substancialmente dos atuais, e antes da formação dos vetores de expansão examinados no Capítulo 2 deste diagnóstico, entre os quais Benedito Bentes e o litoral norte. A segunda é de natureza institucional e decorre do art. 90: uma vez que os órgãos municipais,

os instrumentos de controle urbano e os concessionários de transporte público devem adequar-se às diretrizes do PDTU, a ausência de plano atualizado significa que essa vinculação opera, na prática, sobre um documento que não descreve a cidade existente.

Essa constatação constitui um dos fundamentos da elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana ora em curso, que cumpre, na estrutura normativa vigente, a função de plano setorial que o art. 88 da Lei nº 5.486/2005 atribuiu ao PDTU e que permanece sem atualização desde 1982.

3.1.7 ZEIS, Zonas Especiais de Interesse Social

As Zonas Especiais de Interesse Social, identificadas pela sigla ZEIS, são o instrumento pelo qual a legislação urbanística reconhece a existência de assentamentos populares consolidados e lhes atribui regime urbanístico próprio, admitindo parâmetros distintos dos exigidos no restante da cidade a fim de viabilizar sua regularização e urbanização. Conforme o art. 103 da Lei nº 5.486/2005, são áreas públicas ou privadas destinadas a segmentos da população em situação de vulnerabilidade social e prioritárias no atendimento a programas e projetos habitacionais.

A lei define, no art. 96, parágrafo 2º, o que considera assentamento precário, adotando quatro critérios, irregularidade urbanística e dominial, insalubridade por falta de saneamento ou por poluição química, inadequação construtiva da moradia e situação de risco. Este último critério é o que apresenta maior interseção com a mobilidade, pois inclui as moradias sujeitas a deslizamento em encostas ou grotas de alta declividade, as sujeitas a enchentes na beira da lagoa Mundaú e de cursos d'água, as situadas sob redes de alta tensão, as localizadas nas faixas de domínio da rede ferroviária e as implantadas sobre canais e galerias de águas pluviais.

O art. 104 e o art. 105 estabelecem duas modalidades do instrumento, sintetizadas no **Quadro 13**.

Quadro 13 - Modalidades de Zonas Especiais de Interesse Social no Plano Diretor de 2005

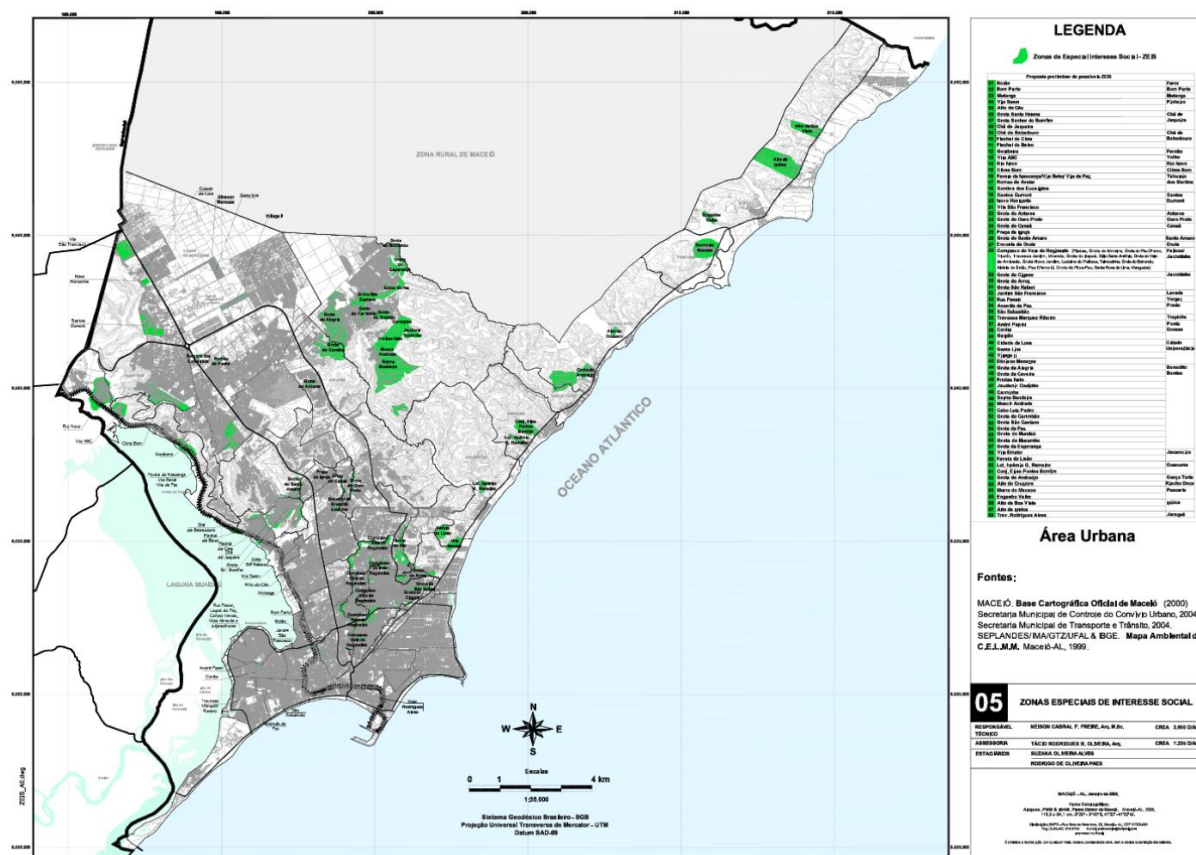
Modalidade	Definição legal	Crítérios e observações
ZEIS 1	Constituídas nos locais já ocupados por população em situação de vulnerabilidade social, caracterizados como assentamentos precários (art. 104).	Identificadas pelos critérios do art. 107, entre os quais ocupação residencial em encostas e grotas com declividade inferior a 45 graus, nas margens da lagoa Mundaú e nas margens de

Modalidade	Definição legal	Critérios e observações
		cursos d'água e canais. Relação nominal no Quadro 2 do Anexo II.
ZEIS 2	Áreas vazias ou subutilizadas destinadas prioritariamente à promoção de habitação de interesse social, especialmente para reassentamento de população em situação de risco (art. 105).	Não podem ser implantadas sobre terrenos de absorção de águas pluviais, em grotas e encostas com declividade superior a 30 graus que apresentem alto risco, em áreas não antropizadas e ambientalmente frágeis, ou onde os assentamentos causem transtorno à rede de infraestrutura.

Fonte: Elaboração própria, 2026, com base nos arts. 103 a 116 da Lei Municipal nº 5.486/2005.

A relação nominal das ZEIS 1 consta do Quadro 2 do Anexo II da lei e sua localização está representada no Mapa 5 do Anexo I. O conjunto reúne dezenas de assentamentos distribuídos por bairros como Farol, Mutange, Bom Parto, Pinheiro, Chã de Jaqueira, Chã de Bebedouro, Fernão Velho, Rio Novo, Clima Bom, Tabuleiro, Santos Dumont, Antares, Ouro Preto, Canaã, Santo Amaro, Ponta Grossa, Cidade Universitária, Benedito Bentes, Jacarecica, Guaxuma, Garça Torta, Riacho Doce, Pescaria e Ipioca.

Figura 11 - Zonas Especiais de Interesse Social de Maceió



Fonte: Anexo I, Mapa 5, da Lei Municipal nº 5.486/2005.

Entre as ZEIS 1 relacionadas no Quadro 2 do Anexo II, destaca-se, pela extensão e pela relevância para este diagnóstico, o Complexo do Vale do Reginaldo, que a lei trata como uma única zona composta por dezenove assentamentos localizados nos bairros de Feitosa e Jacintinho, entre os quais Piabas, Grota do Moreira, Grota do Pau D'Arco, Triunfo, Moenda, Grota do Itapoá, Grota do Vale da Amizade, Ladeira do Feitosa, Teimosinha, Grota do Estrondo e Aldeia do Índio.

A relevância desse complexo decorre da convergência de três determinações da mesma lei sobre o mesmo território. Conforme o art. 80, parágrafo 1º, inciso XIII, o vale do Reginaldo é o local previsto para o sistema de transporte de massa, uma das propostas de mobilidade não executadas identificadas na subseção anterior. Conforme o art. 128, parágrafo 6º, inciso IX, os bairros do vale integram a Macrozona Prioritária para Implantação de Infraestrutura Urbana, com prioridade expressa na implantação desse meio de transporte de massa. E conforme o Quadro 2 do Anexo II,

o mesmo território concentra a maior aglomeração contínua de assentamentos precários do Município.

O Vale do Reginaldo constitui, portanto, o caso em que a coincidência entre precariedade habitacional consolidada, prioridade normativa declarada e ausência completa de execução se manifesta com maior clareza no Plano Diretor de 2005. Trata-se de território que a legislação vigente identifica há duas décadas como prioritário sob três fundamentos distintos, sem que a diretriz correspondente tenha sido implementada, razão pela qual volta a ser examinado na análise da minuta de revisão, na subseção 3.2.11.

3.1.8 Macrozoneamento Municipal

O macrozoneamento é o instrumento que divide o território municipal em grandes porções, atribuindo a cada uma delas um objetivo de ordenamento. Diferentemente do zoneamento detalhado, que opera em nível de lote e define coeficientes e recuos, o macrozoneamento opera em escala municipal e responde a uma pergunta anterior, a de onde a cidade deve crescer, onde deve consolidar-se e onde não deve avançar.

Conforme o art. 120 da Lei nº 5.486/2005, o território de Maceió divide-se em Área Rural, subdividida em duas macrozonas, e Área Urbana, subdividida em cinco. O **Quadro 14** apresenta essa organização, com a caracterização de cada macrozona e sua diretriz específica de mobilidade.

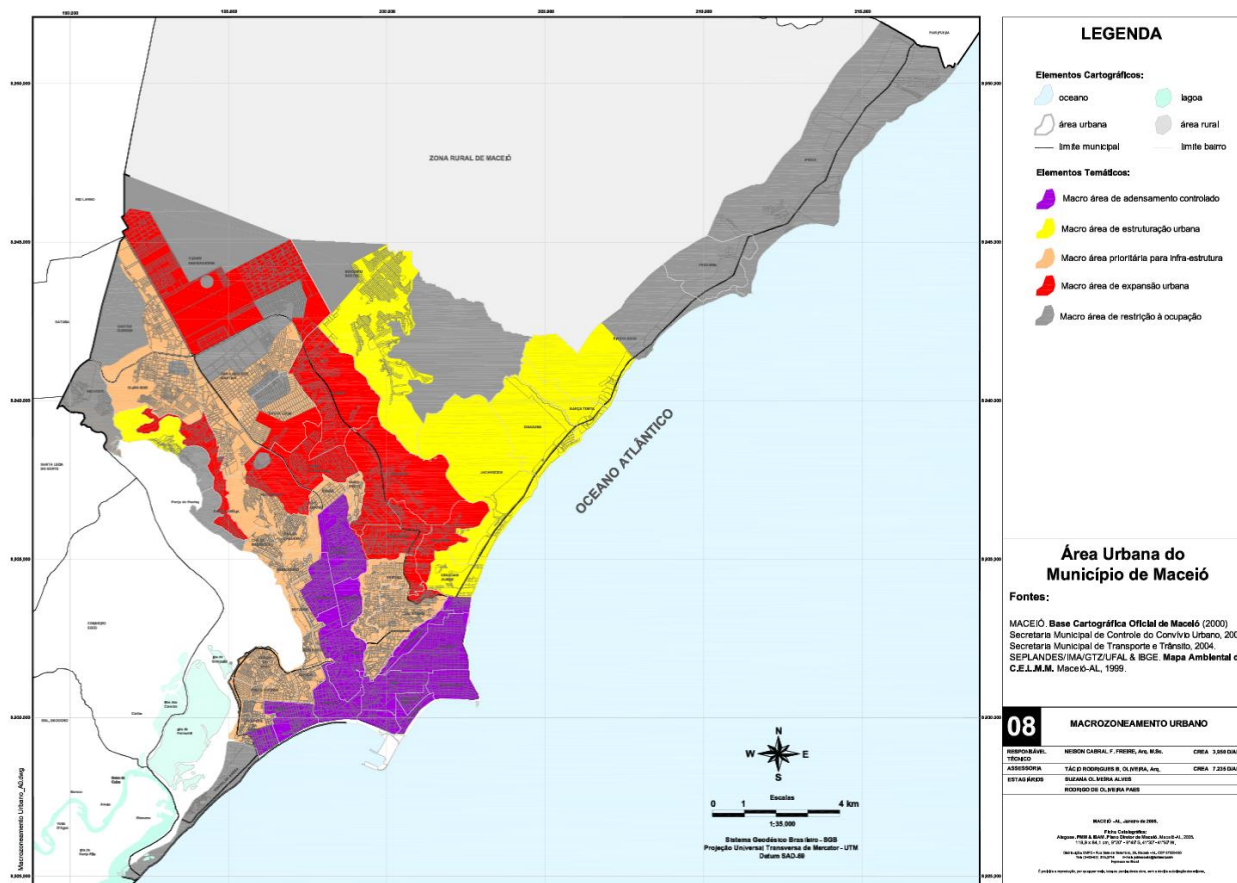
Quadro 14 - Macrozoneamento do Município de Maceió e diretrizes de mobilidade associadas

Área	Macrozona	Caracterização	Diretriz de mobilidade associada
Rural	Macrozona Agrícola	Áreas de cultura extensiva destinadas a atividades rurais e a equipamentos de grande porte, como aterro sanitário e estação de tratamento (art. 123).	Instalação gradual de infraestrutura de transporte e melhoria das estradas vicinais.
Rural	Macrozona de Manejo Sustentável	Cinturão ao longo dos limites da Área Urbana, incluindo a Área de	Controle da expansão urbana a montante do Aeroporto Zumbi

Área	Macrozona	Caracterização	Diretriz de mobilidade associada
		Proteção Ambiental do Prataji (art. 124).	dos Palmares, para proteção do sistema de captação de água.
Urbana	Macrozona de Adensamento Controlado	Bairros de ocupação consolidada da planície costeira e do tabuleiro, dotados de infraestrutura que necessita de melhoramento ou redimensionamento (art. 127).	Adensamento condicionado a melhorias na acessibilidade e mobilidade; maior controle do adensamento onde há saturação viária.
Urbana	Macrozona Prioritária para Implantação de Infra-Estrutura Urbana	Áreas de ocupação intensa por população em situação de vulnerabilidade social, na planície e no tabuleiro (art. 128).	Adequação do sistema viário, integração intermodal ferroviária, rodoviária e hidroviária, e prioridade ao transporte de massa no vale do Reginaldo.
Urbana	Macrozona de Restrição à Ocupação	Áreas de fragilidade ambiental, de mananciais, de risco pela proximidade ao complexo cloroquímico e encostas com declividade entre 17 e 45 graus (art. 129).	Restrição à verticalização no cone de visibilidade do aeroporto; melhoria da acessibilidade ao núcleo de artesanato do Pontal da Barra.
Urbana	Macrozona de Estruturação Urbana	Áreas de ocupação média ou baixa que requerem integração à malha urbana e implantação de infraestrutura (art. 130).	Melhoria do acesso e do transporte coletivo de integração à orla marítima; abertura de vias alternativas à AL-101 Norte.
Urbana	Macrozona de Expansão Intensiva	Áreas de baixa intensidade de ocupação no tabuleiro, junto aos vetores de crescimento urbano (art. 131).	Constituída, conforme o caput do artigo, por áreas com potencial de atendimento por redes de saneamento básico e pelo Sistema Municipal de Mobilidade.

Fonte: Elaboração própria, 2026, com base nos arts. 120 a 131 da Lei Municipal nº 5.486/2005.

Figura 12 - Macrozoneamento urbano do Município de Maceió



A leitura do quadro evidencia que o Plano Diretor de 2005 vinculou explicitamente ocupação e mobilidade em todas as macrozonas urbanas, e não apenas no capítulo dedicado ao tema. Duas formulações merecem destaque. A primeira está no art. 127, que condiciona o adensamento da Macrozona de Adensamento Controlado a melhorias na acessibilidade e mobilidade e nos sistemas de saneamento básico, e determina, no parágrafo 4º, inciso VI, e no parágrafo 6º, inciso II, maior controle do adensamento onde há saturação viária. A segunda, e mais categórica, está no caput do art. 131, segundo o qual a Macrozona de Expansão Intensiva é constituída por áreas situadas junto aos vetores de crescimento urbano com potencial para atendimento por redes de saneamento básico e pelo Sistema Municipal de Mobilidade.

O princípio que essas formulações expressam é o de que a expansão urbana deve seguir a capacidade instalada de infraestrutura, e não anteceder-lá. Trata-se de princípio tecnicamente correto e formalmente vigente desde 2005. A comparação com o exame realizado nas subseções anteriores, contudo, evidencia sua fragilidade operacional. As propostas de mobilidade que dariam suporte a esse condicionamento, os terminais intermodais, o transporte de massa do vale do Reginaldo e o plano inclinado, não foram executadas, e o Código de Urbanismo e Edificações de 2007, ao instituir os Corredores de Atividades Múltiplas com prevalência sobre as demais zonas, não incorporou verificação de capacidade de transporte ao licenciamento.

O macrozoneamento de 2005 estabeleceu, assim, a condicionante correta sem estabelecer o mecanismo que a tornaria exigível, o que ajuda a explicar por que os vetores de expansão examinados no Capítulo 2 deste diagnóstico avançaram sobre áreas cuja cobertura por transporte coletivo permanece deficiente.

3.1.9 Áreas para Aplicação de Instrumentos de Política Urbana

O Título III da Lei nº 5.486/2005 incorpora ao ordenamento municipal os instrumentos de política urbana previstos no Estatuto da Cidade. Esses instrumentos cumprem funções distintas: alguns induzem o aproveitamento de terrenos ociosos, outros permitem ao poder público captar parte da valorização imobiliária que ele próprio gera com obras públicas, outros ainda viabilizam a regularização de assentamentos. O **Quadro 15** apresenta os instrumentos adotados, sua finalidade e a base legal correspondente.

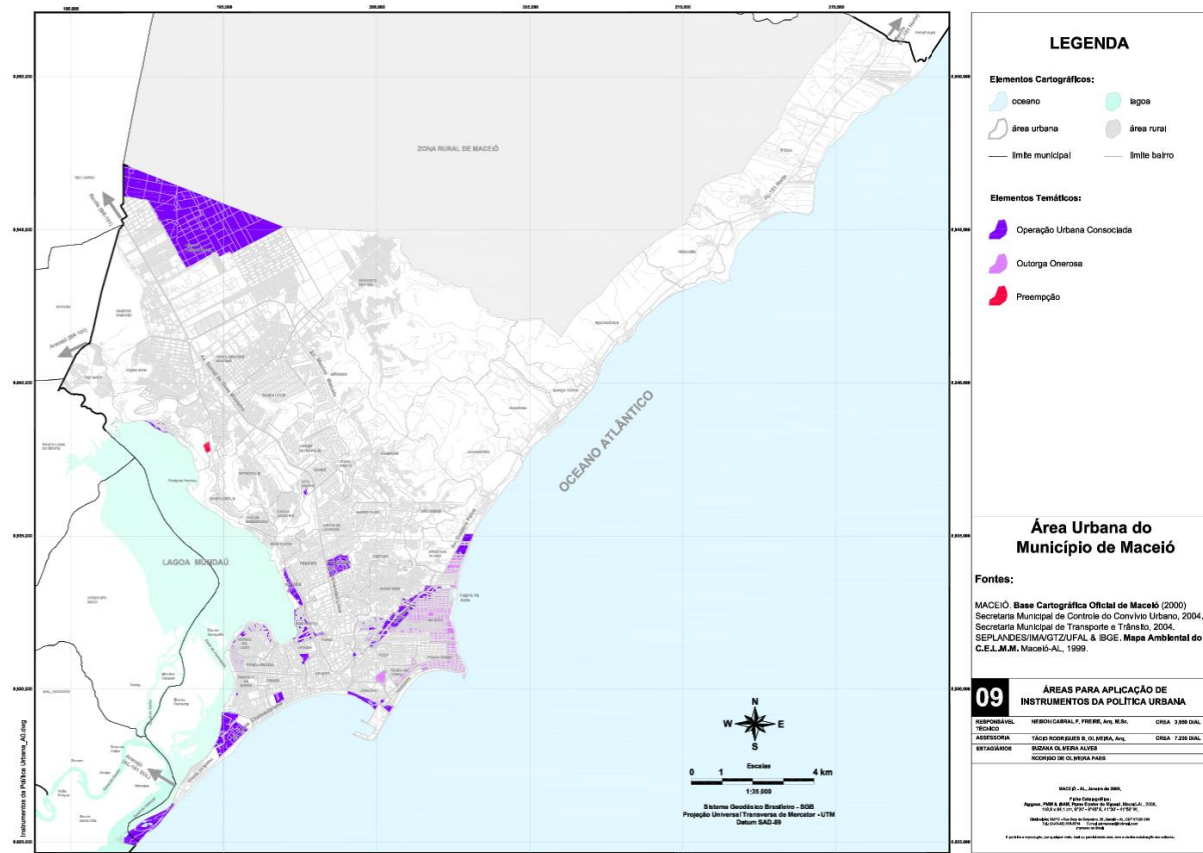
Quadro 15 - Instrumentos da política urbana adotados pelo Plano Diretor de 2005

Instrumento	Finalidade	Base legal no Plano Diretor de 2005
Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV)	Avaliar os efeitos positivos e negativos de empreendimentos sobre adensamento populacional, equipamentos urbanos, valorização imobiliária, geração de tráfego e demanda por transporte público.	arts. 134 a 139
Parcelamento, edificação ou utilização compulsórios	Obrigar o proprietário de solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado a promover seu adequado aproveitamento.	arts. 141 a 146

Instrumento	Finalidade	Base legal no Plano Diretor de 2005
IPTU progressivo no tempo e desapropriação com pagamento em títulos	Penalizar progressivamente o descumprimento da obrigação de parcelar, edificar ou utilizar.	arts. 147 e 148
Consórcio imobiliário	Viabilizar a urbanização mediante transferência do imóvel ao Município, que devolve ao proprietário unidades urbanizadas.	arts. 149 a 151
Direito de preempção	Assegurar ao Município preferência na aquisição de imóveis para regularização fundiária, habitação de interesse social, equipamentos urbanos e espaços públicos de lazer.	arts. 152 a 156
Outorga onerosa do direito de construir	Permitir construir acima do coeficiente básico até o coeficiente máximo, mediante contrapartida destinada à melhoria da infraestrutura urbana.	arts. 157 a 160
Operação urbana consorciada	Coordenar intervenções com participação privada para alcançar transformações urbanísticas, melhorias sociais e valorização ambiental em área determinada.	arts. 161 a 163
Transferência do direito de construir	Permitir transferir o potencial construtivo de imóveis necessários a equipamentos urbanos, preservação ambiental ou cultural e regularização fundiária.	arts. 164 e 165
Instrumentos de regularização fundiária	Concessão do direito real de uso, concessão de uso especial para fins de moradia e usucapião especial de imóvel urbano.	arts. 167 a 172

Fonte: Elaboração própria, 2026, com base nos arts. 133 a 172 da Lei Municipal nº 5.486/2005 e na Lei Federal nº 10.257/2001.

As áreas em que esses instrumentos podem ser aplicados estão delimitadas no Mapa 9 do Anexo I, ao qual os arts. 141, 153, 157, 163 e 165 fazem remissão expressa.



Nenhuma dessas operações foi implementada. O instrumento permanece, assim, formalmente disponível e operacionalmente inerte no campo da mobilidade ao longo de toda a vigência do plano, situação análoga à identificada quanto aos terminais intermodais na subseção 3.1.5.

O segundo instrumento é a outorga onerosa do direito de construir, definida no art. 157 como a possibilidade de exercer o direito de construir acima do coeficiente de aproveitamento básico do terreno, até o limite do coeficiente máximo, mediante contrapartida do beneficiário. Sua relevância para este diagnóstico decorre de dois aspectos. O primeiro é que o art. 160 destina os recursos arrecadados prioritariamente à melhoria da infraestrutura urbana nas áreas de maior carência da cidade, o que constitui mecanismo de financiamento potencialmente aplicável à mobilidade. O segundo é que a leitura do Quadro 3 do Anexo II, que fixa os coeficientes de aproveitamento por bairro, revela que o coeficiente máximo, aquele que aciona a cobrança da outorga, está definido apenas em oito bairros da planície costeira, entre os quais Centro, Pajuçara, Ponta da Terra, Ponta Verde, Jatiúca e parte de Cruz das Almas. Nas demais macrozonas, a coluna correspondente ao coeficiente máximo está preenchida com traços, o que significa que o instrumento não é aplicável.

Registra-se, portanto, que o mecanismo de captação de recursos que o Plano Diretor associou à melhoria da infraestrutura urbana incide sobre uma fração reduzida do território, concentrada justamente nos bairros de melhor infraestrutura instalada, e não incide sobre as áreas que a própria lei identificou como prioritárias para receber investimento. Cabe acrescentar que a aplicação territorial desses instrumentos deve observar a hierarquia estabelecida no art. 25 do Código de Urbanismo e Edificações, segundo a qual os Corredores de Atividades Múltiplas prevalecem sobre as demais zonas em caso de sobreposição, o que pode condicionar operações urbanas consorciadas propostas em trechos coincidentes com esses eixos.

3.1.10 Regiões Administrativas

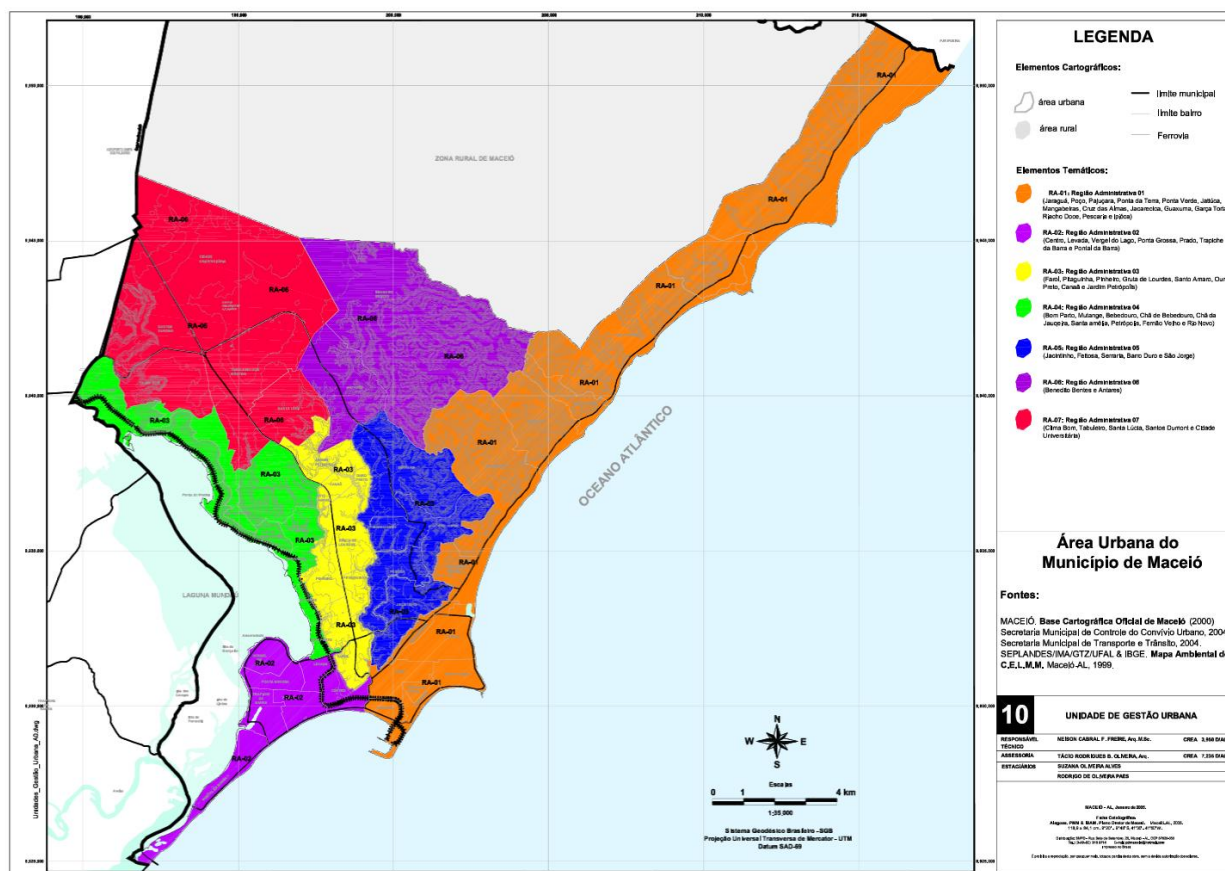
As Regiões Administrativas são as unidades territoriais que o Município adota para descentralizar as funções de planejamento, controle, fiscalização e monitoramento do desenvolvimento urbano e ambiental. Conforme o art. 192 da Lei nº 5.486/2005, ficam estabelecidas oito Regiões

Administrativas, cuja composição por bairros consta do **Quadro 16** e cuja delimitação está representada na Figura 14.

Quadro 16 - Regiões Administrativas do Município de Maceió e bairros que as compõem

Região Administrativa	Bairros
RA-01	Poço, Ponta Verde, Jaraguá, Jatiúca, Ponta da Terra, Mangabeiras e Pajuçara
RA-02	Centro, Vergel do Lago, Pontal da Barra, Ponta Grossa, Trapiche da Barra, Levada e Prado
RA-03	Farol, Pitanguinha, Pinheiro, Gruta de Lourdes, Canaã, Santo Amaro, Jardim Petrópolis e Ouro Preto
RA-04	Mutange, Bebedouro, Petrópolis, Santa Amélia, Bom Parto, Chã de Bebedouro, Fernão Velho, Rio Novo e Chã de Jaqueira
RA-05	Jacintinho, Barro Duro, Serraria, São Jorge e Feitosa
RA-06	Benedito Bentes e Antares
RA-07	Santos Dumont, Cidade Universitária, Santa Lúcia, Clima Bom e Tabuleiro do Martins
RA-08	Jacarecica, Guaxuma, Garça Torta, Cruz das Almas, Riacho Doce, Pescaria e Ipioca

Fonte: Elaboração própria, 2026, com base no art. 192 da Lei Municipal nº 5.486/2005.



Administrativas que se escolhem os delegados da Conferência Municipal de Desenvolvimento Urbano.

As Regiões Administrativas constituem, portanto, a instância territorial de participação social prevista pelo Plano Diretor de 2005, o que as torna referência pertinente para a organização das consultas públicas e para a territorialização das propostas do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

3.1.11 Panorama do Plano Diretor 2005

O exame realizado nas subseções anteriores permite consolidar uma leitura do Plano Diretor de 2005 e de sua articulação com o Código de Urbanismo e Edificações de 2007 e com o Plano Diretor de Transportes Urbanos. Três conclusões se destacam.

A primeira é que o arcabouço vigente não apresenta deficiência de formulação no que se refere à mobilidade. O Plano Diretor de 2005 adota conceito de mobilidade centrado no acesso, estabelece prioridade ao pedestre, ao transporte coletivo e à bicicleta, identifica corretamente as condicionantes ambientais que restringem a ocupação, reconhece a coincidência territorial entre precariedade habitacional e carência de transporte, e condiciona de forma expressa a expansão urbana à capacidade instalada do Sistema Municipal de Mobilidade. Diversas dessas formulações antecipam diretrizes que só viriam a ser consagradas nacionalmente pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, em 2012.

A segunda conclusão é que o problema se concentra na execução e na articulação entre instrumentos. O **Quadro 17** sintetiza as lacunas identificadas ao longo desta seção.

Quadro 17 - Síntese das lacunas identificadas no arcabouço normativo vigente de Maceió

Lacuna identificada	Descrição	Subseção em que foi analisada
Conflito entre proteção de encostas e ligações viárias leste-oeste	O plano protege as encostas com declividade igual ou superior a 45 graus e, em capítulo distinto, propõe atravessá-las com novas vias, sem estabelecer critério de compatibilização.	3.1.1

Lacuna identificada	Descrição	Subseção em que foi analisada
Ausência de vinculação entre adensamento e capacidade de transporte	Os Corredores de Atividades Múltiplas concentram potencial construtivo e atividades geradoras de viagens sobre os mesmos eixos elegidos para o transporte coletivo, com prevalência sobre as demais zonas e sem verificação de capacidade instalada.	3.1.5 e 3.1.8
Não execução das propostas de infraestrutura de mobilidade	Terminais intermodais, rede hidroviária, transporte de massa no vale do Reginaldo, sistema sobre trilhos e plano inclinado permanecem sem implantação após duas décadas.	3.1.5
Plano setorial de transportes desatualizado	O documento vigente sob o título de PDTU é de 1982, anterior à lei que o institui como componente do Sistema Municipal de Mobilidade, sem registro de revisão.	3.1.6
Instrumentos de política urbana inertes no campo da mobilidade	As operações urbanas consorciadas com componente de mobilidade não foram implementadas, e a outorga onerosa incide apenas sobre oito bairros da planície costeira, com coeficiente máximo definido.	3.1.9
Ausência de descrição georreferenciada das macrozonas	Os arts. 195 e 196 determinavam a descrição dos limites com coordenadas georreferenciadas no prazo de um ano, sem registro de conclusão.	3.1

Fonte: Elaboração própria, 2026, com base na análise desenvolvida na seção 3.1.

A terceira conclusão diz respeito à natureza dessas lacunas. Elas não decorrem de contradição entre os instrumentos, mas de ausência de mecanismo que os vincule. O Plano Diretor de 2005 estabelece que o adensamento deve ser condicionado à capacidade viária, e o Código de 2007 define onde e quanto se pode adensar, mas nenhum dos dois estabelece o procedimento pelo qual a segunda decisão verificaria a primeira. Do mesmo modo, o Plano Diretor institui o PDTU como

instrumento operacional do sistema de mobilidade e determina sua revisão, mas não fixa prazo nem consequência para o descumprimento, o que resultou na permanência de um plano setorial de 1982 como referência formal.

Esse panorama define a agenda com que a revisão do Plano Diretor precisa se confrontar. Não se trata de reescrever diretrizes de mobilidade, que em boa medida permanecem pertinentes, mas de estabelecer os mecanismos de vinculação, os prazos e os procedimentos que a lei de 2005 não estabeleceu, e de atualizar o zoneamento diante de transformações territoriais que a legislação vigente não poderia ter previsto, entre as quais o colapso decorrente da extração de sal-gema nos bairros do Mutange, Bebedouro, Bom Parto e Pinheiro e a consolidação dos vetores de expansão do tabuleiro e do litoral norte.

É com essa referência que se examina, na seção seguinte, a minuta do Projeto de Lei do Plano Diretor Participativo de Maceió, protocolada na Câmara Municipal em abril de 2026, verificando em que medida a proposta em tramitação responde às lacunas aqui identificadas.

3.2 Introdução e leitura documental do Plano Diretor em Revisão

A análise desta seção passa a ter como fonte primária o Projeto de Lei do Plano Diretor Participativo de Maceió, protocolado na Câmara Municipal em abril de 2026, e seus Anexos I a VI (MACEIÓ, 2026a), complementado pelo Guia Ilustrado publicado pelo Instituto de Planejamento Municipal (MACEIÓ, 2026b). A minuta organiza-se em doze Títulos e revoga expressamente, no art. 652, a Lei nº 5.486/2005 (MACEIÓ, 2005) e normas correlatas, o que a torna a referência normativa central do ordenamento territorial de Maceió a partir de sua aprovação. Por tratar-se de texto legal articulado, cada dispositivo pode ser localizado e conferido por título, capítulo e artigo, o que assegura rastreabilidade às disposições aqui analisadas.

A análise acompanha a própria arquitetura da minuta, que encadeia macroestratégias (art. 8º), diretrizes específicas (arts. 10 a 19), territorialização em macrozonas e zonas (arts. 21 a 93), parâmetros urbanísticos (Quadros 1, 2 e 1.1 do Anexo IV), instrumentos e mecanismos de financiamento (arts. 511 a 633), programas de ordenamento territorial (arts. 441 a 444) e monitoramento por indicadores (Quadros 7 e 10.1). Esse encadeamento distingue a minuta do Plano Diretor de 2005 (MACEIÓ, 2005), cuja redação recorria com frequência a verbos como apoiar, incentivar e articular, sem prazo, indicador de desempenho ou órgão responsável vinculado a

dotação orçamentária. Cada elo dessa cadeia é examinado a seguir tanto pelo que estabelece quanto pelo que ainda depende da capacidade de gestão do Município para produzir efeitos sobre a mobilidade urbana.

3.2.1 Macroestratégias, diretrizes e territorialização

O art. 8º da minuta (MACEIÓ, 2026a) define três macroestratégias voltadas a um modelo de cidade compacta e à redução das desigualdades: Adensamento e Reabilitação, Paisagem e Meio Ambiente e Centralidade e Mobilidade. A macroestratégia de Centralidade e Mobilidade concentra o maior conteúdo de mobilidade, ao prever expressamente uma rede hierarquizada e policêntrica de centralidades, os princípios da Cidade de 15 Minutos com prioridade aos modos ativos, a articulação entre uso do solo e mobilidade com orientação do adensamento ao longo de eixos estruturantes de transporte coletivo, a priorização do transporte público e dos modos ativos, a conexão qualificada entre centralidades por eixos e corredores e a integração entre planejamento territorial e mobilidade a partir de dados e indicadores.

O parágrafo único do art. 8º determina que as macroestratégias sejam territorializadas nas macrozonas, zonas, sistemas setoriais e programas, e as diretrizes específicas dos arts. 10 a 19 as desdobram, do adensamento com uso misto e ocupação de vazios urbanos (arts. 10 e 11) às centralidades com estímulo ao uso misto e às fachadas ativas (art. 17), até a determinação de elaborar e implantar o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável como diretriz geral de mobilidade (art. 19). O art. 9º submete a compatibilidade das macroestratégias com as ações administrativas a monitoramento periódico do Poder Público, e o art. 7º prevê a reavaliação dos objetivos gerais conforme o Quadro 20 do Anexo IV.

A relevância dessa estrutura para o diagnóstico de mobilidade está na rastreabilidade que ela introduz: o percurso que vai do objetivo ao território, macroestratégia, diretriz, zona, parâmetro, instrumento, programa e indicador, torna-se explícito, superando a assimetria observada no Plano Diretor de 2005 (MACEIÓ, 2005), em que nem todos os objetivos gerais encontravam instrumento de aplicação direto e verificável. Esse encadeamento, todavia, só se completa quando os quadros e mapas referenciados estiverem integralmente publicados e quando o monitoramento previsto no art. 9º for efetivamente operado; até então, a articulação permanece juridicamente coerente, porém ainda não verificável no território.

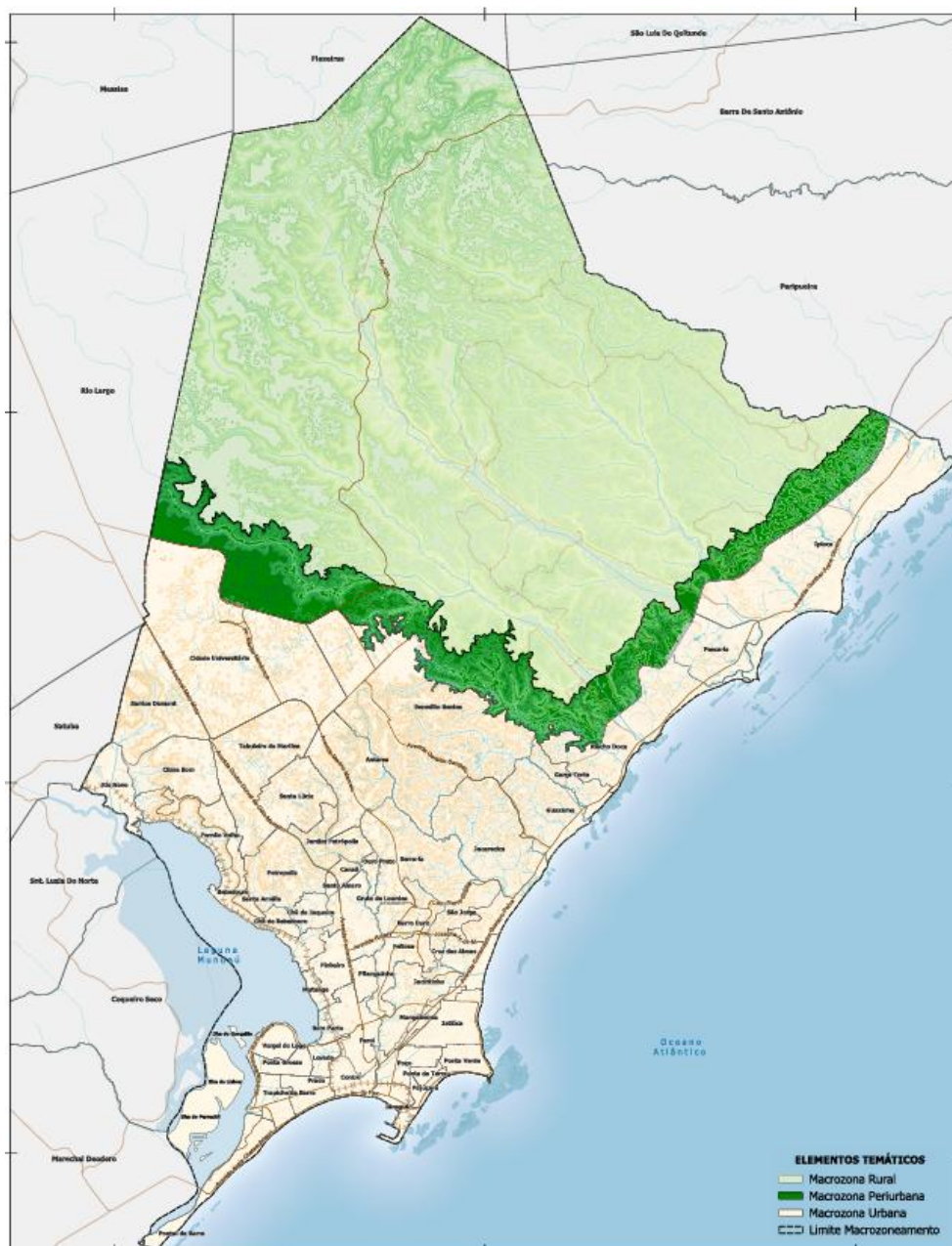
3.2.2 Divisão Territorial e Macrozoneamento

O art. 21 divide o município em Área Rural, formada pelas Macrozonas Rural e Periurbana, e Área Urbana, correspondente à Macrozona Urbana, com representação no Mapa 1 e fundamentação nos mapas de bacias hidrográficas (Mapa 1.1) e de declividade (Mapa 1.2) do Anexo III. A minuta amarra, desde o capítulo introdutório do ordenamento territorial, a divisão do território à geomorfologia e à hidrografia, reconhecendo que a forma urbana de Maceió se organiza sobre bacias e declividades específicas.

A Macrozona Rural (arts. 24 a 27) reúne áreas de exploração sustentável de recursos hídricos e reserva estratégica de abastecimento, com dezessete diretrizes gerais que abrangem, entre outros, a elaboração de um Plano de Desenvolvimento Rural Sustentável, mecanismos de segurança hídrica, o cadastro georreferenciado de imóveis rurais, o controle de monocultura extensiva e a ampliação de Unidades de Conservação. A Macrozona Periurbana (arts. 28 e 29) funciona como faixa de amortecimento voltada à proteção dos mananciais, com previsão de Sistemas Agroflorestais, parâmetros de contenção do avanço da urbanização e fomento a parques lineares e corredores ecológicos. A Macrozona Urbana (arts. 30 e 31) concentra a malha já ocupada e, entre suas quinze diretrizes, restringe a ocupação em áreas de mananciais e de recarga de aquíferos, controla a ocupação onde não há rede de água e esgoto e prioriza o adensamento e a reabilitação das áreas centrais.

A divisão territorial condiciona diretamente o sistema viário. A Via Expressa, tipificada no art. 168, inciso I, alínea 'c', tem a função explícita de conter a expansão urbana do município e criar uma faixa de transição entre a área urbana e a rural, hipótese em que o limite da Macrozona Urbana e a tipologia viária se articulam para um mesmo objetivo de contenção, articulação que o dimensionamento estritamente geométrico das vias adotado pelo Código de Urbanismo e Edificações (MACEIÓ, 2007) não era capaz de expressar.

Figura 15 - Macrozoneamento territorial de Maceió

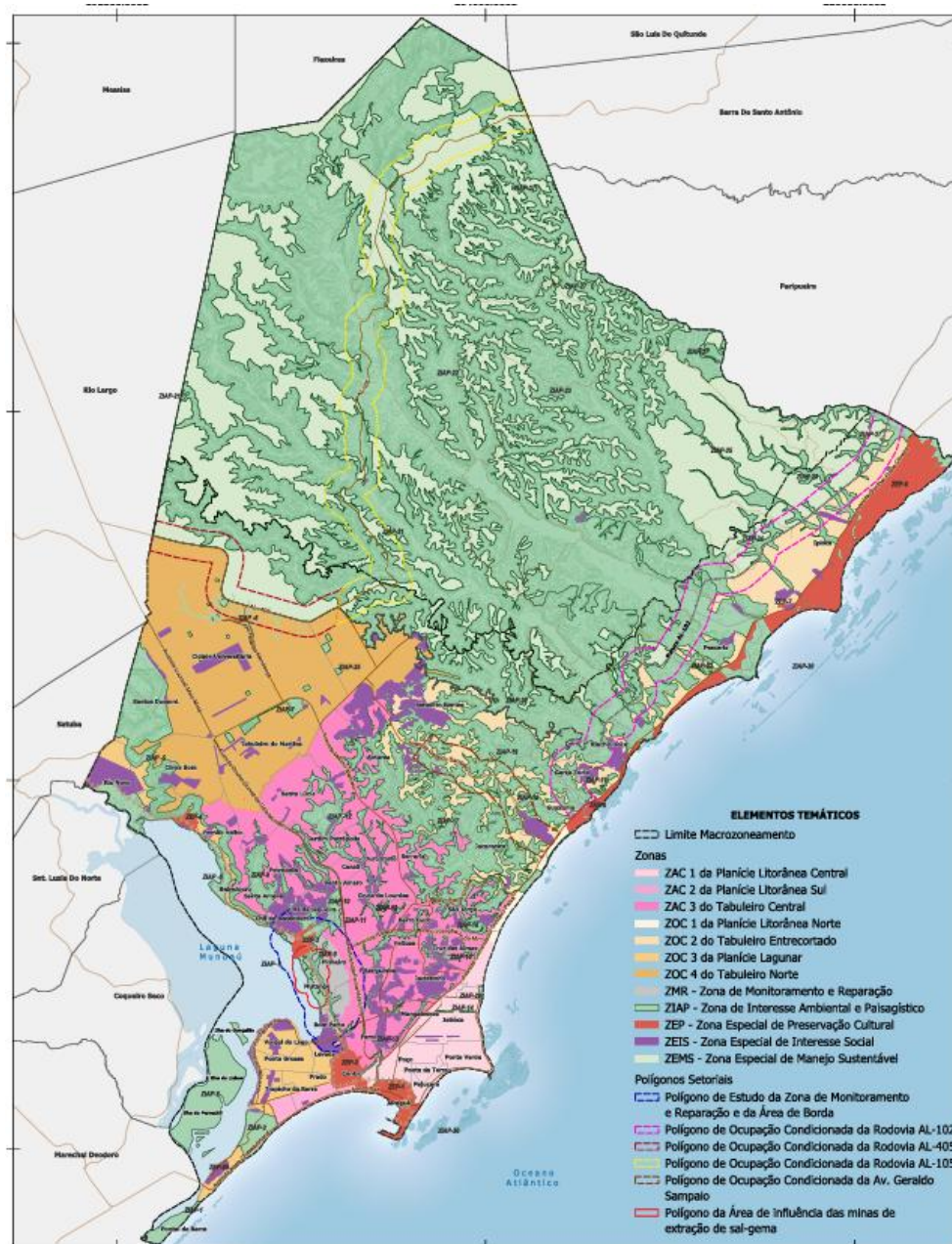


Fonte: IPLAM. Guia ilustrado – Plano Diretor Participativo de Maceió – abril de 2026.

3.2.3 Uso e Ocupação do Solo e Regulação Dinâmica do Zoneamento

O art. 33 divide a Macrozona Urbana em sete tipologias de zona: Zona de Adensamento Controlado (ZAC), Zona de Ocupação Controlada (ZOC), Zona Especial de Interesse Social (ZEIS), Zona Especial de Manejo Sustentável (ZEMS), Zona Especial de Preservação Cultural (ZEP), Zona de Interesse Ambiental e Paisagístico (ZIAP) e Zona de Monitoramento e Reparação (ZMR), representadas no Mapa 3 e com parâmetros no Quadro 2 do Anexo IV. O art. 40 resolve a sobreposição de zonas pela maior porção do imóvel, ressalvado que, havendo porção de ZEIS, ZEP, ZIAP, ZEMS ou ZMR, o imóvel como um todo se sujeita aos parâmetros da zona especial. O art. 35 acrescenta os Polígonos de Planejamento Estratégico (Mapa 3.1): os Polígonos de Ocupação Condicionada do programa Ocupe, nas rodovias AL-102, AL-405 e AL-105 e na Avenida Geraldo Sampaio, e o Polígono de Estudo da ZMR e da Área de Borda, faixa de 500 metros que inclui as áreas remanescentes de ZEIS dos bairros de Bebedouro e Bom Parto.

Figura 16 - Zoneamento urbano de Maceió



Fonte: IPLAM. Guia ilustrado – Plano Diretor Participativo de Maceió – abril de 2026.

O núcleo da estratégia de uso e ocupação está nos arts. 32, 36, 37 e 39. O art. 32 subordina o zoneamento às macroestratégias e a uma gestão territorial baseada em evidências, mediante mecanismos de regulação dinâmica em função da capacidade de suporte. O art. 36 estrutura um sistema contínuo de monitoramento territorial, com indicadores georreferenciados de densidade populacional e construtiva, capacidade e nível de serviço da infraestrutura, mobilidade e

acessibilidade, disponibilidade e segurança hídrica, riscos ambientais e climáticos e oferta de equipamentos e serviços públicos. O art. 37 autoriza o Poder Executivo, mediante fundamentação técnica e ato motivado, a estabelecer limites ao adensamento, suspender temporariamente o licenciamento em áreas de infraestrutura saturada ou risco ambiental, revisar parâmetros urbanísticos e vincular a ampliação do potencial construtivo à ampliação prévia ou concomitante da infraestrutura urbana. O art. 39 disciplina os próprios mecanismos de regulação dinâmica, exigindo critérios, indicadores, periodicidade de avaliação, transparência, publicidade dos dados e participação social.

A regulação dinâmica constitui o principal ponto de articulação entre uso do solo e mobilidade em toda a minuta: o art. 36, inciso III, insere mobilidade e acessibilidade entre os indicadores de monitoramento, e o art. 37, inciso IV, condiciona o adensamento à infraestrutura instalada. Trata-se de avanço qualitativo em relação ao instrumental de 2005 (MACEIÓ, 2005). Sua eficácia, contudo, está sujeita a dois condicionantes. O primeiro é institucional: o instrumento desloca decisões relevantes do texto legal para atos do Executivo, o que amplia a importância da fundamentação técnica, da transparência e do monitoramento continuado. O segundo é técnico: embora o Quadro 4 do Anexo IV disponibilize a classificação das vias urbanas e permita territorializar as tipologias viárias estabelecidas pela minuta, a aplicação da regulação dinâmica depende da efetiva operação do sistema de monitoramento previsto no art. 36 e da definição e atualização de critérios e indicadores mensuráveis de capacidade e nível de serviço da infraestrutura, mobilidade e acessibilidade. Assim, o desafio não reside na ausência da classificação viária, mas na conversão dessa base normativa e territorial em parâmetros operacionais capazes de subsidiar objetivamente a identificação de situações de saturação e as decisões de regulação do adensamento.

3.2.4 Adensamento

As Zonas de Adensamento Controlado (arts. 41 a 49) operacionalizam a macroestratégia de Adensamento e Reabilitação, promovendo a distribuição racional da densidade construtiva e evitando a ociosidade ou a sobrecarga da infraestrutura. Dividem-se em três unidades, com gradação definida: a ZAC 1, na Planície Litorânea Central, de média densidade e média verticalização, com o art. 44 registrando a iminente saturação da capacidade de suporte; a ZAC 2, na Planície Litorânea Sul, de média densidade e alta verticalização, com diretrizes de incentivo ao turismo cultural, requalificação habitacional de favelas e comunidades urbanas, despoluição de cursos d'água e garantia de acesso público à praia; e a ZAC 3, no Tabuleiro Central, de alta

densidade e alta verticalização. As diretrizes gerais das ZACs (art. 43) incorporam a mobilidade ativa na própria zona, ao preverem o incentivo ao uso misto, a ampliação e a requalificação das calçadas com arborização e mobiliário urbano, as melhorias no sistema viário local e a otimização da infraestrutura instalada.

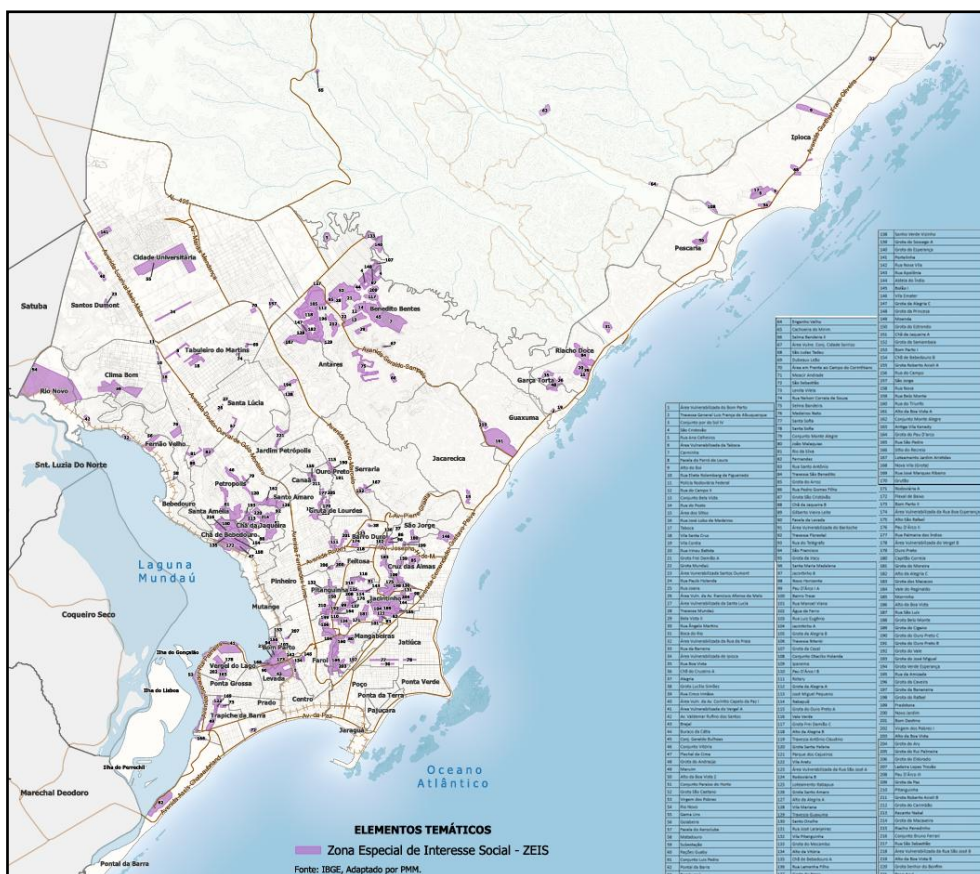
A ZAC 3 é a expressão mais explícita de desenvolvimento orientado pelo transporte na minuta. O art. 49 prevê o adensamento gradual a partir dos eixos de circulação viária, a implantação de terminais intermodais, a ampliação do transporte de massa ao longo das avenidas Fernandes Lima, Durval de Góis Monteiro e Menino Marcelo, a priorização de Habitação de Interesse Social ao longo dos eixos de transporte e, no inciso VI, um estudo específico para implantação de um sistema modal de transporte coletivo no Vale do Reginaldo.

A gradação de verticalização, média na ZAC 1, alta na ZAC 2 e alta na ZAC 3, com densidade máxima concentrada nesta última, direciona o crescimento vertical mais intenso para o Tabuleiro Central, porção mais conectada aos eixos de transporte de massa, em coerência com a lógica de desenvolvimento orientado pelo transporte. A sustentação dessa coerência é, entretanto, de natureza temporal: o adensamento previsto para a ZAC 3 só produzirá o resultado pretendido se a rede de transporte de massa preceder ou acompanhar o crescimento construtivo. O mecanismo desenhado para assegurar essa sequência é justamente a vinculação do art. 37 entre adensamento e infraestrutura, o que remete, mais uma vez, à efetiva operação do sistema de monitoramento territorial.

3.2.5 Habitação

As Zonas Especiais de Interesse Social (arts. 61 a 63) são definidas como áreas constituídas por favelas e comunidades urbanas consolidadas, destinadas à promoção de moradia digna, com melhorias urbanísticas, recuperação ambiental, regularização fundiária e provisão de infraestrutura, vinculadas às macroestratégias de Centralidade e Mobilidade e de Paisagem e Meio Ambiente. Sua delimitação consta do Mapa 3.4 do Anexo III, com a relação nominal das áreas apresentada no Guia Ilustrado (MACEIÓ, 2026b).

Figura 17 - ZEIS



Fonte: IPLAM. Guia ilustrado – Plano Diretor Participativo de Maceió – abril de 2026.

O art. 63 remete a elaboração de um plano específico para cada ZEIS, de forma individual ou agrupada, mas não estabelece sequenciamento de intervenções nem parâmetros de integração com os eixos estruturantes de mobilidade. Soma-se a isso a sobreposição, prevista no art. 35, entre a ZMR e as áreas remanescentes de ZEIS dos bairros de Bebedouro e Bom Parto, que institui uma interface entre a política habitacional e a política de reparação do desastre da mineração.

A vinculação expressa das ZEIS às macroestratégias representa avanço em relação ao tratamento de 2005 (MACEIÓ, 2005), quando as Zonas Especiais de Interesse Social eram remetidas a legislação específica, sem detalhamento no corpo do plano. A ausência de sequenciamento e de métrica de acessibilidade no art. 63, contudo, enfraquece a diretriz correlata da ZAC 3 de priorizar a Habitação de Interesse Social ao longo dos eixos de transporte: sem ordenar as intervenções pela proximidade à rede de massa, o plano de cada ZEIS pode ser elaborado sem articulação com a mobilidade. Na sobreposição com a ZMR, por sua vez, qualquer intervenção viária depende da

estabilização do solo e do Plano de Recuperação de Áreas Degradadas, condicionante a ser acompanhado no âmbito do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável.

3.2.6 Meio Ambiente

A compatibilização entre a ocupação do território e os condicionantes ambientais distribui-se entre a ZOC, a ZEMS e a ZIAP, além das Macrozonas Rural e Periurbana, configurando um padrão de proteção em camadas: a Macrozona Rural, mais afastada da mancha urbana, cumpre função de reserva hídrica e produção sustentável; a Macrozona Periurbana atua como faixa de amortecimento; a ZEMS (arts. 64 a 69), sobre tabuleiros ainda não urbanizados, admite ocupação condicionada com função ambiental e produtiva; e a ZIAP (arts. 84 a 90), internalizada no tecido urbano, protege pontualmente cursos d'água, encostas e áreas de recarga. O art. 85 identifica trinta e quatro unidades de ZIAP, e o art. 90 admite o ajuste da delimitação por ato do Executivo mediante estudo técnico, o que indica que o rol não é definitivo.

A Zona de Ocupação Controlada (arts. 50 a 60) reúne quatro unidades de ocupação restritiva por sensibilidade geomorfológica. A ZOC 3, na Planície Lagunar, junto ao complexo estuarino Mundaú-Manguaba, é a mais relevante para a mobilidade, ao prever a implantação de sistema de transporte hidroviário articulado com municípios da Região Metropolitana e de terminais intermodais integrados a esse sistema, além do Corredor Cultural Jaraguá-Fernão Velho e de estudos de despoluição e desassoreamento da laguna. A Zona de Monitoramento e Reparação (arts. 91 a 93), constituída pelo bairro do Mutange e por partes de Bebedouro, Bom Parto, Farol e Pinheiro, tem diretrizes estendidas, pelo parágrafo único do art. 93, à ZEP 3 (Bebedouro) e à ZIAP 9 (Encosta do Mutange), e o art. 94 estabelece a obrigatoriedade de relatórios periódicos de análise de risco pela empresa mineradora.

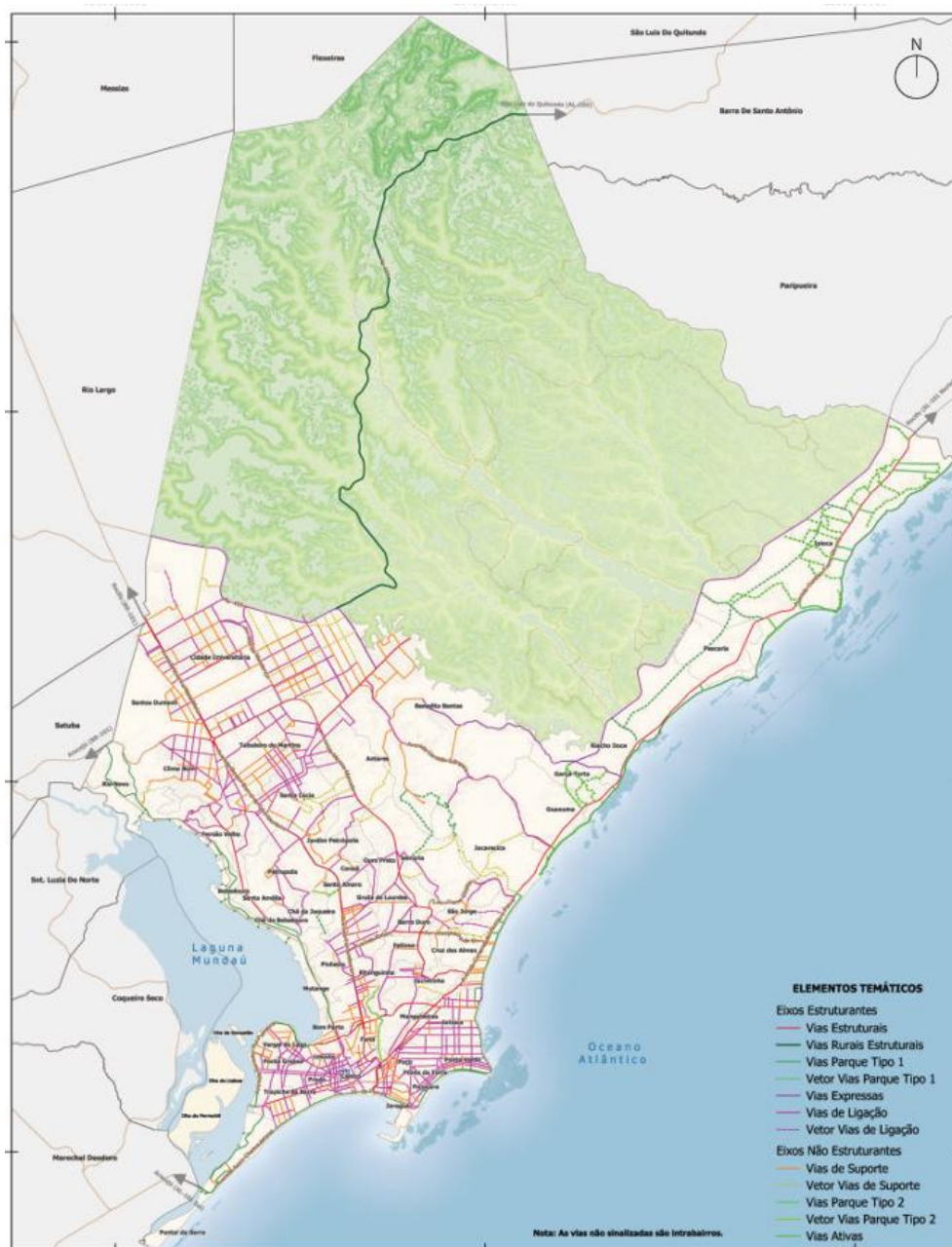
Como no ordenamento vigente, é a geomorfologia do município que organiza essas camadas de proteção e, com elas, os limites da malha viária: a zona ambiental formaliza discontinuidades preexistentes, mas não as cria. O modal hidroviário previsto para a ZOC 3 constitui ponto de continuidade, e não de inovação, uma vez que já constava do Mapa do Sistema Municipal de Mobilidade do Plano Diretor de 2005 (MACEIÓ, 2005), por meio da indicação de terminal hidroviário e de eixos de carga na Lagoa Mundaú, sendo aqui retomado e detalhado como diretriz de zona.

3.2.7 Mobilidade Urbana e Eixos Estruturantes

O Sistema Municipal de Mobilidade é definido no art. 161 como a organização coordenada dos modos de transporte, serviços, equipamentos e infraestruturas necessários à circulação de pessoas e cargas, integrado ao uso do solo e ao sistema de centralidades. Conforme o art. 163, o sistema integra os subsistemas de circulação de pedestres, de micromobilidade, de transporte coletivo e de logística e cargas. O art. 167 traz doze diretrizes gerais, entre elas a modernização da sinalização horizontal, vertical e semaforica, a priorização da instalação subterrânea da rede de fiação, a adequação de pontes, viadutos e passarelas para a travessia segura de pedestres e ciclistas, as medidas de acalmamento de tráfego para incentivo aos modais não motorizados e um programa contínuo de manutenção viária com foco nas áreas periféricas.

O art. 168 classifica as vias em três grupos e dez tipologias, adotando critério funcional em substituição ao dimensionamento por comprimento de trecho previsto no Código de 2007 (MACEIÓ, 2007): eixos estruturantes, compostos por Via Estrutural, Via Parque Tipo 1, Via Expressa e Via de Ligação; eixos não estruturantes, compostos por Via de Suporte, Via Intrabairro, Via Parque Tipo 2 e Via Ativa; e vias rurais, compostas por Via Rural Estrutural e Estrada Vicinal, com definições consolidadas no Guia Ilustrado (MACEIÓ, 2026b). A Via Estrutural incorpora, em sua própria definição, a priorização à implantação de transporte de massa e a alta diversificação de atividades, enquanto a Via Ativa é dedicada exclusivamente aos modos ativos de transporte. O art. 173 veda a abertura de novas vias públicas nas áreas urbanas sem aprovação prévia da Administração Municipal, e o art. 178 determina que os melhoramentos viários nos eixos estruturantes priorizem a instalação de rede de transporte de massa. As larguras mínimas por tipologia constam do Quadro 1.1 do Anexo IV e estão consolidadas na Figura 18 e na Tabela 11 a seguir.

Figura 18 - Mobilidade: elementos estruturantes e não estruturantes



Fonte: IPLAM. Guia ilustrado – Plano Diretor Participativo de Maceió – abril de 2026.

Tabela 11 - Perfil Viário por tipologia de via

Tipologia de via	Classe	Largura mínima (m)	Referência
Via Estrutural	Eixo estruturante	46,00	Fig. 41
Via Parque Tipo 1	Eixo estruturante	42,00	Fig. 42

Fonte: Elaboração própria, 2026, com base no art. 168 e no Quadro 1.1 do Anexo IV da minuta do Plano Diretor Participativo de Maceió (MACEÍÓ, 2026a; MACEÍÓ, 2026b).

Figura 43: Perfil Viário de uma Via Estrutural

Via Estrutural — 46,00 m

Figura 44: Perfil Viário de uma Via Parque Tipo 1

Via Parque Tipo 1 — 42,00 m

Figura 45: Perfil Viário de uma Via Expressa

Via Expressa — 33,00 m

Figura 46: Perfil Viário de uma Via de Ligação

Via de Ligação — 34,00 m

Figura 47: Perfil Viário de uma Via de Suporte

Via de Suporte — 28,00 m

Perfil Viário de uma Via Ativa

Figura 48: Perfil Viário de uma Via Rural Estrutural

Via Rural Estrutural — 18,00 m

Figura 49: Perfil Viário de uma Estrada Vicinal

Estrada Vicinal — 16,00 m

Figura 50: Perfil Viário de uma Via Intrabairro

Via Intrabairro — 15,00 m

Figura 51: Perfil Viário de uma Via Parque Tipo 2

Via Parque Tipo 2 — 15,00 m

Figura 52: Perfil Viário de uma Via Ativa

Via Ativa — 5,00 m

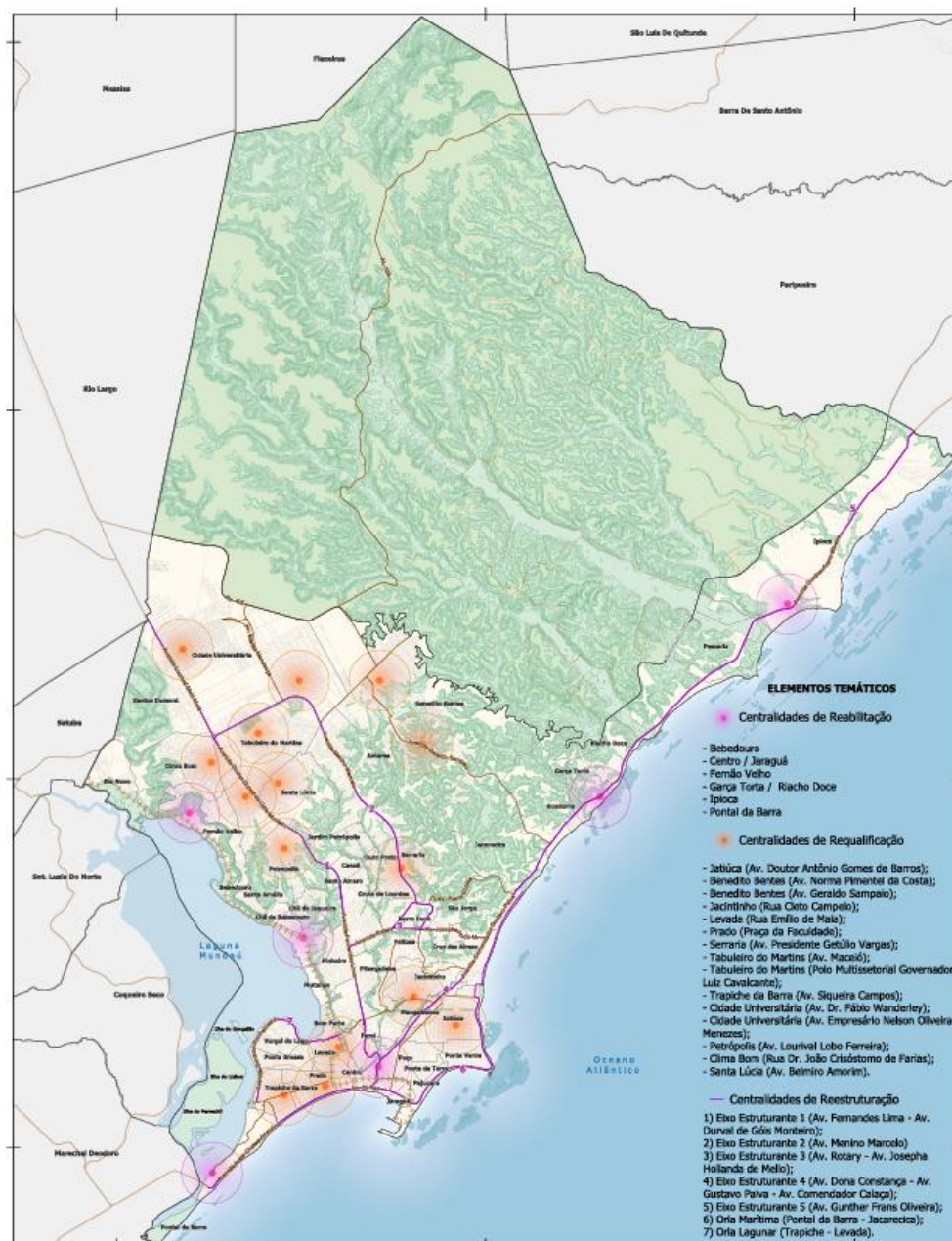
A regulamentação suplementar da mobilidade cabe ao Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, previsto nos arts. 162, 19 (inciso VII), 20 (inciso III), 9º (inciso V) e 181, instrumento alinhado às diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012). Esse plano sucede funcionalmente o Plano Diretor de Transportes Urbanos, instituído nos arts. 88 a 91 do Plano Diretor de 2005 (MACEIÓ, 2005), cujo documento vigente é o estudo elaborado em 1982 pela GEIPOT e pela EBTU e cuja revisão, determinada pelo parágrafo único do art. 79 daquela lei, não foi localizada nas fontes consultadas.

A mudança em relação ao ordenamento de 2007 é qualitativa: a via deixa de ser dimensionada pelo comprimento do trecho e passa a ser dimensionada pela função, incorporando perfis multimodais mínimos com ciclovia, faixa exclusiva de transporte público e canteiro. Com isso, a via deixa de operar como suporte neutro e passa a carregar, em sua tipologia, diretrizes relativas aos modos de transporte e ao uso do espaço viário. O Quadro 4 do Anexo IV, que apresenta a listagem de classificação das vias urbanas, permite territorializar essas tipologias na malha viária municipal, associando os perfis funcionais às vias e aos respectivos trechos. A implementação desses perfis nas condições concretas da rede existente, entretanto, demanda avaliação técnica e projetos específicos, considerando as características geométricas, operacionais e urbanísticas de cada corredor.

3.2.8 Centralidades e Corredores de Atividades

A macroestratégia de Centralidade e Mobilidade estrutura um modelo policêntrico organizado em três tipologias de centralidade: de reabilitação (arts. 152 a 154), vinculadas a territórios de significado histórico e cultural; de requalificação (arts. 155 a 157), com quinze unidades distribuídas pelos bairros, tendo o Jacintinho como área prioritária de investimento; e de reestruturação (arts. 158 a 160), que correspondem aos cinco eixos estruturantes, Fernandes Lima/Durval de Góis Monteiro, Menino Marcelo, Rotary/Josepha de Mello, Dona Constança/Gustavo Paiva/Comendador Calaça e Gunther Frans Oliveira, somados à Orla Marítima e à Orla Lagunar, com o Eixo Estruturante 1 indicado como área prioritária. O art. 17 determina o fortalecimento das centralidades definidas no Mapa 5, com estímulo ao uso misto das edificações e à instalação de fachadas ativas, e o seu parágrafo único condiciona a implantação de novas atividades secundárias e terciárias à infraestrutura instalada.

Figura 20 - Centralidades



Fonte: IPLAM. Guia ilustrado – Plano Diretor Participativo de Maceió – abril de 2026.

A disciplina dos corredores de atividades merece leitura específica em razão de sua incidência sobre a mobilidade e o uso do solo. O Código de Urbanismo e Edificações de 2007 (MACEIÓ, 2007) instituiu, em seu Título X, os Corredores de Atividades Múltiplas (CAM) como categoria própria (art. 74): eixos viários destinados aos usos comercial, de serviços e industrial e à implantação preferencial de estabelecimentos de médio e grande porte, dos Grupos III e IV, com o art. 252,

inciso II, admitindo esses usos nas avenidas, nas vias integrantes do sistema de transporte coletivo e nos próprios CAM. A minuta de 2026 (MACEIÓ, 2026a) não reproduz o CAM como categoria nominal; a função por ele desempenhada, concentrar atividades diversificadas ao longo dos eixos viários, é redistribuída por três mecanismos. O primeiro é a própria classificação viária funcional do art. 168, em que a Via Estrutural carrega a alta diversificação de atividades e a Via de Ligação, a média diversificação, como atributo da via. O segundo são as centralidades de reestruturação (arts. 158 a 160), que coincidem com os cinco eixos estruturantes e assumem a função de corredor de atividades. O terceiro são os parâmetros qualificadores, a fachada ativa (art. 349), cuja área é deduzida do coeficiente de aproveitamento, e a fruição pública (art. 351), somados ao Fator de Localização (art. 627), que direcionam e premiam o uso misto no térreo ao longo dos logradouros.

A minuta substitui, portanto, um sobrezoneamento de permissão de uso, o CAM, por um modelo baseado na forma urbana e na função viária, orientado ao transporte e aos princípios da Cidade de 15 Minutos. O modelo é conceitualmente mais integrado, por conjugar uso, forma e modal em um mesmo instrumento, em lugar de apenas liberar categorias de atividade. O custo dessa substituição é a perda da granularidade operacional imediata do CAM: enquanto o Código de 2007 indicava objetivamente quais grupos de atividade eram admitidos em quais eixos, por meio dos **Quadros 1** e 2 de seu Anexo III, a minuta remete a disciplina das atividades à incomodidade e à permissividade (art. 38, Título VIII) e ao Quadro 4, ainda pendente. Até que esses instrumentos estejam completos, a diretriz de diversificação de atividades ao longo dos eixos permanece de caráter programático.

Além dessas mudanças na lógica das centralidades e dos corredores, a minuta institui, no Título X, Capítulo IV, uma categoria própria de Instrumentos de Ordenamento e Reestruturação Urbana: Ordenamento das Centralidades Urbanas e Projetos Estruturantes – Ocupe, Gentileza Urbana, Operações Urbanas Consorciadas, Planos de Bairro e *Masterplan* (arts. 550 a 577). Esses instrumentos têm incidência direta ou potencial sobre a mobilidade ativa e a qualificação do espaço público. O Ocupe é aplicável prioritariamente às centralidades urbanas e aos polígonos de planejamento estratégico e pode combinar urbanismo tático, reconfiguração de vias, qualificação de calçadas, criação de espaços públicos e intervenções em mobilidade e transporte coletivo (arts. 551 a 557). A Gentileza Urbana admite incentivos para requalificação de calçadas e vias públicas, implantação de mobiliário urbano e ampliação ou manutenção de áreas verdes de lazer (arts. 558 a 560). A Operação Urbana Consorciada, já prevista no ordenamento de 2005, permanece nesse grupo e pode ter entre suas finalidades a ampliação e melhoria da rede ferroviária, hidroviária ou das vias estruturais do sistema viário urbano (art. 564). Os Planos de Bairro devem incorporar

propostas para passeios públicos, acessibilidade, circulação de pedestres, ciclistas e pessoas com deficiência, sistema viário local, controle de tráfego e articulação segura do transporte não motorizado com o transporte coletivo (arts. 570 a 574). O *Masterplan*, por sua vez, funciona como modalidade de macroplanejamento físico-territorial capaz de estruturar parcelamento, uso e ocupação do solo e definir áreas públicas estratégicas vinculadas ao desenvolvimento de determinado território (arts. 575 a 577). A própria minuta enquadra expressamente esses cinco instrumentos no Capítulo IV. O conteúdo relativo ao Ocupe inclui qualificação de calçadas, criação de espaços públicos e intervenções de mobilidade. Os Planos de Bairro abrangem passeios, pedestres, ciclistas, sistema viário e transporte não motorizado.

O vínculo desses instrumentos com a macroestratégia de Centralidade e Mobilidade é reforçado pelo Quadro 9 do Anexo IV, que inclui “Ocupe nas Centralidades” entre os projetos do Programa Reconecta. Assim, a substituição dos antigos Corredores de Atividades Múltiplas não se limita à classificação viária funcional, às centralidades de reestruturação e aos parâmetros qualificadores: a minuta acrescenta instrumentos de intervenção territorial capazes de operar na escala local e de articular uso do solo, espaço público, acessibilidade e mobilidade ativa. Para o diagnóstico, sua efetividade deve ser acompanhada pela regulamentação e implementação previstas na própria minuta e pelas metas de monitoramento do Quadro 10.2 do Anexo IV. O **Quadro 9** efetivamente inclui “Ocupe nas Centralidades” como intervenção nas centralidades de reabilitação, requalificação e reestruturação.

3.2.9 Instrumentos da Política Urbana e Financiamento do Desenvolvimento Territorial

A minuta amplia consideravelmente o arsenal de instrumentos em relação ao ordenamento de 2005 (MACEIÓ, 2005), mantendo os previstos no Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001) e acrescentando novos mecanismos. Entre os indutores da função social da propriedade, conserva o Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórios, o IPTU Progressivo no Tempo, a Desapropriação com pagamento em títulos, o Consórcio Imobiliário e o Direito de Preempção, e acrescenta o Termo Territorial Coletivo. O Direito de Preempção (arts. 511 a 514) confere ao município preferência na aquisição de imóveis por prazo de até cinco anos, instrumento aplicável à reserva de terrenos estrategicamente localizados ao longo de eixos estruturantes ou em áreas de expansão do sistema de transporte, sem depender exclusivamente de desapropriação direta. A Outorga Onerosa do Direito de Construir (arts. 526 a 538) é acompanhada da Outorga Onerosa de Alteração da Dinâmica

Urbana (arts. 535 a 538), que permite cobrar contrapartida também por mudanças de uso ou de intensidade de atividade que impactem a dinâmica urbana, captando o efeito sobre a mobilidade que a outorga estritamente construtiva não alcança. A Operação Urbana Consorciada (arts. 562 e 563) exige perímetro expandido destinado a investimentos habitacionais para população de baixa renda e reserva de recursos para infraestrutura de mobilidade, saneamento e drenagem.

O Título X organiza esses mecanismos em capítulos distintos e reserva o Capítulo IV a uma categoria própria, a dos Instrumentos de Ordenamento e Reestruturação Urbana (arts. 550 a 577), composta pelo Ordenamento das Centralidades Urbanas e Projetos Estruturantes (Ocupe), pela Gentileza Urbana, pela Operação Urbana Consorciada, pelos Planos de Bairro e pelo Masterplan. Como antecipado na seção 3.2.8, a propósito da substituição dos Corredores de Atividades Múltiplas, a lógica desse conjunto difere da dos instrumentos indutores do cumprimento da função social da propriedade: enquanto o Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórios, o IPTU Progressivo no Tempo e o Termo Territorial Coletivo incidem sobre o imóvel individualmente considerado e se destinam a corrigir a retenção e a subutilização do solo urbano, os instrumentos do Capítulo IV operam sobre recortes territoriais delimitados, isto é, centralidades, polígonos de planejamento estratégico, bairros e áreas de projeto, e têm por objeto a intervenção física no espaço público. É essa característica que os torna diretamente relevantes para o diagnóstico da mobilidade: seu conteúdo típico compreende calçadas, travessias, arborização, mobiliário urbano, reconfiguração de perfis viários e articulação com o transporte coletivo, componentes que os instrumentos de indução e de captação de mais-valia não alcançam de forma direta.

O Ocupe (arts. 551 a 557) é o instrumento de articulação setorial em escala local, aplicável prioritariamente às centralidades urbanas e aos polígonos de planejamento estratégico. Admite a combinação, em um mesmo perímetro de projeto, de urbanismo tático, reconfiguração de vias, qualificação de calçadas, criação de espaços públicos e intervenções em mobilidade e transporte coletivo, o que lhe confere elevado potencial de qualificação do ambiente de circulação de pedestres nas áreas de maior concentração de atividades e de viagens. A Gentileza Urbana (arts. 558 a 560), por sua vez, opera na interface entre o lote privado e o logradouro: mediante incentivos, entre os quais o acréscimo de potencial construtivo, admite a requalificação de calçadas e vias públicas, a implantação de mobiliário urbano e a ampliação ou manutenção de áreas verdes e de lazer nos lotes lindeiros. Trata-se de mecanismo que converte investimento privado em melhoria da infraestrutura de mobilidade ativa e que incide justamente sobre o passeio público, elemento

apontado pelos levantamentos de campo deste diagnóstico como a principal fragilidade das condições de caminhabilidade em Maceió.

Os Planos de Bairro (arts. 570 a 574) constituem a modalidade de planejamento local descentralizado e apresentam, entre os instrumentos do capítulo, o conteúdo mais diretamente vinculado à mobilidade, ao exigir propostas para passeios públicos, acessibilidade, circulação de pedestres, ciclistas e pessoas com deficiência, sistema viário local, controle de tráfego e articulação segura do transporte não motorizado com o transporte coletivo. Nessa condição, funcionam como instrumento de requalificação das micro-redes de acessibilidade, escala em que se concentram as descontinuidades de calçadas e travessias identificadas no inventário viário. O Masterplan (arts. 575 a 577) situa-se no extremo oposto da escala de aplicação: é modalidade de macroplanejamento físico-territorial, capaz de estruturar o parcelamento, o uso e a ocupação do solo e de definir áreas públicas estratégicas vinculadas ao desenvolvimento de determinado território, atributo que o habilita à reserva antecipada de faixas destinadas ao sistema viário estrutural, a corredores de transporte coletivo e às conexões entre planície e tabuleiro nas frentes de expansão. A Operação Urbana Consorciada, cujos requisitos foram examinados acima (arts. 562 e 563), integra formalmente esse mesmo capítulo e articula as duas lógicas, ao admitir entre suas finalidades a ampliação e a melhoria da rede ferroviária, hidroviária ou das vias estruturais do sistema viário urbano (art. 564).

Lidos em conjunto, os instrumentos do Capítulo IV completam, pelo lado da intervenção, a arquitetura descrita nesta seção: os instrumentos indutores mobilizam o solo ocioso, a outorga onerosa e os demais mecanismos de contrapartida alimentam o Fundo Municipal de Desenvolvimento Territorial Sustentável, e o Ocupe, a Gentileza Urbana, os Planos de Bairro e o Masterplan territorializam esses recursos em projetos de qualificação do espaço público e de mobilidade. O vínculo com a macroestratégia de Centralidade e Mobilidade é explícito no Quadro 9 do Anexo IV, que relaciona o “Ocupe nas Centralidades” entre os projetos estruturantes do Programa Reconecta. Para o diagnóstico, decorrem daí duas consequências. A primeira é que esses instrumentos devem ser considerados entre os meios disponíveis para a implementação das propostas do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, em especial nas ações relativas a calçadas, travessias, arborização, moderação de tráfego e Zonas 30. A segunda é que sua efetividade depende de condições que a própria minuta remete a atos posteriores: a regulamentação de cada instrumento, a delimitação dos perímetros de aplicação, a articulação institucional entre o órgão

municipal de planejamento territorial e os órgãos de mobilidade e o acompanhamento pelas metas e indicadores do Quadro 10.2 do Anexo IV.

Dois mecanismos adicionais completam o desenho e são especialmente relevantes para a mobilidade. Os Fatores de Gestão Territorial (arts. 625 a 630) são índices de monitoramento, controle e regulação aplicáveis de forma aditiva ou redutiva: o Fator de Localização (art. 627) estabelece valores por zona e por bairro para direcionar a ocupação e o adensamento segundo o desenvolvimento territorial estratégico; o Fator de Planejamento (art. 628) associa coeficientes construtivos, sociais e ambientais a boas práticas construtivas; e o Fator de Controle (art. 629) desestimula práticas construtivas inadequadas. Nos termos do art. 630, podem complementar a regulamentação dos demais instrumentos mediante Decreto do Executivo. O Fundo Municipal de Desenvolvimento Territorial Sustentável (arts. 631 a 633) é alimentado, entre outras fontes, pelas contrapartidas decorrentes da aplicação dos instrumentos da política urbana, pelas contribuições de melhoria e por percentual das taxas de licenciamento, e seus recursos destinam-se prioritariamente à elaboração e à execução dos projetos estruturantes, conforme o art. 441, § 2º.

O conjunto encerra um ciclo que o instrumental de 2005 (MACEIÓ, 2005) deixava aberto: o instrumento gera contrapartida, a contrapartida abastece o Fundo e o Fundo financia o projeto estruturante, inclusive de mobilidade. Trata-se de desenho de financiamento, e não apenas de regulação. O Fator de Localização, em particular, funciona como a alavanca numérica do desenvolvimento orientado pelo transporte, ao direcionar o adensamento para os eixos servidos por transporte coletivo, cumprindo, no campo dos parâmetros urbanísticos, papel funcionalmente análogo ao que o CAM exercia por permissão de uso. A eficácia do conjunto permanece, entretanto, condicionada à regulamentação dos fatores por Decreto e à capacidade arrecadatória do Fundo; sem essas condições, o ciclo de financiamento não se completa.

3.2.10 Programas de Ordenamento Territorial

Os programas de ordenamento territorial são concebidos como conjuntos coordenados de ações e projetos estruturantes voltados à implementação das macroestratégias do Plano Diretor, com gestão pelo órgão municipal de planejamento territorial e financiamento prioritário pelo Fundo Municipal de Desenvolvimento Territorial Sustentável. A minuta estabelece três programas: Reabilita, vinculado à macroestratégia de Adensamento e Reabilitação; Refloresta, associado à Paisagem e Meio Ambiente; e Reconecta, vinculado à Centralidade e Mobilidade. Suas metas e

indicadores são estabelecidos no Quadro 10.1 do Anexo IV, enquanto os respectivos projetos estruturantes são sistematizados no Quadro 9. Pela relação direta do Reconnecta com o planejamento da mobilidade urbana, seus projetos são analisados especificamente na seção 3.2.13.

3.2.11 Compatibilidade entre diretrizes urbanas e o sistema de mobilidade existente

A minuta reforça o vínculo entre uso do solo e capacidade de suporte por dispositivos convergentes: o art. 37 autoriza restringir o licenciamento em áreas de infraestrutura saturada e vincular o adensamento à ampliação prévia ou concomitante da infraestrutura; o art. 178 determina que os melhoramentos nos eixos estruturantes priorizem a rede de transporte de massa; e o parágrafo único do art. 17 condiciona a implantação de novas atividades nas centralidades à infraestrutura instalada. A avaliação objetiva dessa compatibilidade pode apoiar-se no **Quadro 2**, de parâmetros urbanísticos, e no Quadro 1.1, de perfis viários, ambos disponíveis no Guia Ilustrado (MACEIÓ, 2026b), bem como no Quadro 4 do Anexo IV, que apresenta a listagem de classificação das vias urbanas por tipologia, código, denominação, bairro e trecho. Esse conjunto fornece a base normativa e territorial para relacionar o zoneamento, os perfis viários e a malha urbana. A mensuração da capacidade de suporte e da eventual saturação da infraestrutura, contudo, depende da operação contínua do sistema de monitoramento previsto no art. 36 e da definição e atualização de critérios e indicadores de capacidade, nível de serviço, mobilidade e acessibilidade, nos termos dos arts. 37 e 39.

3.2.12 Conflitos potenciais entre crescimento urbano e infraestrutura viária

Os conflitos potenciais entre densidade e capacidade da rede viária, entre expansão urbana e dependência do automóvel e entre a concentração de centralidades e corredores de capacidade limitada encontram, na minuta, um conjunto de mitigadores normativos: o mecanismo de regulação dinâmica do zoneamento (arts. 36, 37 e 39), o sistema contínuo de monitoramento territorial com indicadores de mobilidade e acessibilidade (art. 36), a vinculação entre adensamento e infraestrutura (art. 37), os Fatores de Gestão Territorial (arts. 625 a 630) e os instrumentos indutores da política urbana, em especial a Operação Urbana Consorciada e a Outorga Onerosa de Alteração da Dinâmica Urbana. Acrescenta-se a esses o conflito específico da sobreposição entre a ZMR e

as áreas remanescentes de ZEIS dos bairros de Bebedouro e Bom Parto (art. 35), em que qualquer intervenção viária depende da estabilização do solo e do Plano de Recuperação de Áreas Degradadas.

No plano normativo, a minuta dispõe de instrumentos voltados à compatibilização entre adensamento e capacidade da infraestrutura urbana. O desafio desloca-se, assim, do desenho normativo para sua operacionalização: manter em funcionamento o sistema contínuo de monitoramento territorial, produzir e atualizar os indicadores de capacidade e nível de serviço, mobilidade e acessibilidade necessários à fundamentação das decisões e regulamentar os mecanismos cuja aplicação depende de atos complementares do Poder Executivo são condições essenciais para que os instrumentos previstos produzam efeitos concretos sobre o território.

3.2.13 Programa Reconecta e Projetos Estruturantes de Mobilidade

O Programa Reconecta é o programa de ordenamento territorial vinculado à macroestratégia de Centralidade e Mobilidade e concentra as ações e os projetos estruturantes com maior interface direta com o planejamento da mobilidade urbana. Nos termos do art. 442, destina-se ao fortalecimento e à consolidação da rede de centralidades conectadas ao sistema de mobilidade sustentável, articulando dimensões econômicas, territoriais, culturais e sociais e priorizando o pedestre, o transporte coletivo e os modos não motorizados. Suas ações estratégicas, definidas no art. 446, incluem a integração modal com acessibilidade universal, a redução das desigualdades na distribuição de serviços e infraestrutura urbana, a conexão entre planície e tabuleiro por sistemas de mobilidade vertical, a implantação de rotas peatonais nas bordas de tabuleiro, o estímulo ao transporte não motorizado e a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos cotidianos.

O Quadro 9 do Anexo IV traduz essas diretrizes em um conjunto diversificado de projetos estruturantes. Entre os projetos de mobilidade estão o Transporte Coletivo de Alta Capacidade nos Eixos Estruturantes, previsto para conectar o Centro ao Aeroporto Zumbi dos Palmares pelas avenidas Fernandes Lima e Durval de Góes Monteiro; o Transporte Coletivo no Vale do Riacho do Reginaldo; a Rede de Micromobilidade Integrada, concebida como sistema complementar articulado ao transporte coletivo; e a Rede de Mobilidade Vertical, destinada a conectar as planícies ao tabuleiro e integrada aos sistemas de transporte coletivo e micromobilidade. O programa também

contempla o Ocupe nas Centralidades, os projetos dos Polígonos de Planejamento Estratégico e a implantação de Zonas 30, ampliando sua atuação para além da infraestrutura de transporte e articulando mobilidade, qualificação urbana, centralidades e planejamento local.

Nesse conjunto, o projeto de transporte coletivo no Vale do Riacho do Reginaldo deve ser compreendido como uma das intervenções estruturantes do Reconecta, e não como elemento isolado da proposta territorial. O Quadro 9 estabelece como abrangência territorial do projeto as Regiões Administrativas 1, 3, 5 e 7, condicionando sua implantação à adaptação às características físicas do sítio e à realização dos estudos ambientais, geológicos e geotécnicos pertinentes. A proposta também encontra correspondência na ZAC 3, cujo art. 49, inciso VI, prevê estudo para implantação de sistema modal de transporte coletivo no Vale do Reginaldo. Essa convergência exemplifica a articulação entre zoneamento, programas e projetos estruturantes prevista pela minuta, sem conferir ao Vale posição diferenciada em relação aos demais projetos integrantes do programa.

Do ponto de vista do diagnóstico da mobilidade, o principal avanço do Reconecta está em organizar sob um mesmo programa intervenções de diferentes escalas e modos, desde sistemas de transporte coletivo de maior capacidade até redes de micromobilidade, conexões verticais, rotas de pedestres, Zonas 30 e intervenções nas centralidades. Essa configuração reforça a integração entre planejamento territorial e mobilidade proposta pela minuta e cria uma carteira de projetos capaz de territorializar a macroestratégia de Centralidade e Mobilidade. Sua efetividade, entretanto, dependerá da priorização dos projetos, da articulação com o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, da disponibilidade de recursos e da operação do sistema de monitoramento e dos indicadores definidos pelo Plano Diretor.

3.2.14 Síntese diagnóstica do Plano Diretor em revisão

A minuta de 2026 (MACEIÓ, 2026a) articula, de forma explícita e rastreável, a cadeia que vai da macroestratégia (art. 8º) à diretriz específica (arts. 10 a 19), à zona (arts. 32 a 93), ao parâmetro (Quadros 1, 2 e 1.1), ao instrumento (arts. 511 a 630), ao programa (arts. 441 a 444) e ao indicador (Quadros 7 e 10.1). Para a mobilidade, esse arranjo se traduz em elementos concretos: o desenvolvimento orientado pelo transporte na ZAC 3, a classificação viária funcional e multimodal do art. 168, a sucessão do Plano Diretor de Transportes Urbanos pelo Plano de Mobilidade Urbana

Sustentável, a retomada do modal hidroviário na ZOC 3 e o Programa Reconecta como âncora dos projetos de mobilidade.

O ponto de atenção comum às dimensões analisadas desloca-se da disponibilidade dos instrumentos normativos para sua implementação. A engenharia proposta pela minuta depende da efetiva operação do sistema de monitoramento territorial previsto no art. 36; da produção, atualização e integração dos dados e indicadores necessários à avaliação da capacidade de suporte, do nível de serviço da infraestrutura, da mobilidade e da acessibilidade; e da regulamentação, quando cabível, dos mecanismos de regulação dinâmica e dos Fatores de Gestão Territorial. O Quadro 4 do Anexo IV fornece a classificação das vias urbanas e, em conjunto com os perfis viários e demais parâmetros urbanísticos, estabelece uma base territorial para essa aplicação. O desafio passa a ser transformar essa base normativa em informação operacional continuamente monitorada, capaz de subsidiar decisões sobre adensamento, infraestrutura e mobilidade.

3.3 Plano Diretor de 2005 x Plano Diretor 2024 e minuta de revisão de 2026

Quadro 18 - Comparação entre o Plano Diretor de 2005 e a minuta de revisão do Plano Diretor de 2026

Tema	Plano Diretor de 2005 (Lei nº 5.486/2005 e Código de Urbanismo e Edificações, Lei nº 5.593/2007)	Plano Diretor em revisão (minuta de 2026)	Referência
Sistema de zonas	Nove Zonas Residenciais (ZR-1 a ZR-9), três Zonas Residenciais Agrícolas (ZRA-1 a ZRA-3), duas Zonas de Interesse Turístico (ZIT-1 e ZIT-2), três Zonas de Expansão (ZE-1 a ZE-3), cinco Zonas Especiais de Preservação Cultural (ZEP-1 a ZEP-5), oito Zonas de Interesse Ambiental e Paisagístico (ZIAP-1 a ZIAP-8), Zonas Especiais de Interesse Social	Sete tipos de zona: Zona de Adensamento Controlado (ZAC), com três unidades; Zona de Ocupação Controlada (ZOC), com quatro unidades; Zona Especial de Interesse Social (ZEIS); Zona Especial de Manejo Sustentável (ZEMS); Zona Especial de Preservação Cultural (ZEP), com sete unidades; Zona de Interesse	Lei nº 5.593/2007, artigos relativos ao zoneamento; minuta de 2026, art. 33 e correlatos.

Tema	Plano Diretor de 2005 (Lei nº 5.486/2005 e Código de Urbanismo e Edificações, Lei nº 5.593/2007)	Plano Diretor em revisão (minuta de 2026)	Referência
	(ZEIS), regidas por legislação específica, e uma Zona Industrial (ZI).	Ambiental e Paisagístico (ZIAP), com 34 unidades; e Zona de Monitoramento e Reparação (ZMR), inexistente no sistema anterior.	
Zona de Interesse Ambiental e Paisagístico (ZIAP) — quantidade	Oito Zonas de Interesse Ambiental e Paisagístico (ZIAP-1 a ZIAP-8).	34 Zonas de Interesse Ambiental e Paisagístico (ZIAP I a ZIAP XXXIV).	Lei nº 5.593/2007, arts. 68 e 69; minuta de 2026, art. 85.
Zona de Interesse Ambiental e Paisagístico (ZIAP) — regime de uso	O art. 68 determina que, nas Zonas de Interesse Ambiental e Paisagístico 1 e 2 (ZIAP-1 e ZIAP-2), não se admite parcelamento, uso ou ocupação para fins urbanos. As demais Zonas de Interesse Ambiental e Paisagístico possuem parâmetros definidos no Quadro 1 do Anexo III.	A ocupação das Zonas de Interesse Ambiental e Paisagístico (ZIAP) é condicionada à compatibilização com a preservação ambiental e paisagística, admitindo-se atividades de baixo impacto relacionadas em artigo próprio.	Lei nº 5.593/2007, arts. 68 e 69; minuta de 2026, arts. 86 a 89.
Zona Especial de Preservação Cultural (ZEP) — quantidade	Cinco Zonas Especiais de Preservação Cultural (ZEP-1 a ZEP-5).	Sete Zonas Especiais de Preservação Cultural (ZEP), incluindo Jaraguá, correspondente à Zona Especial de Preservação Cultural 1 (ZEP 1), ausente do sistema de 2005.	Lei nº 5.486/2005, art. 49 e seguintes; minuta de 2026, art. 71.
Instrumento de gestão do patrimônio	Unidades Especiais de Preservação Cultural (UEP), inventariadas em quadro próprio — Quadro 1 do Anexo II.	Mantém as Unidades Especiais de Preservação Cultural (UEP) e cria os Corredores de Paisagem Cultural (CPC 1, CPC 2 e CPC 3), conectando as Zonas Especiais de Preservação Cultural (ZEP).	Lei nº 5.486/2005, art. 61; minuta de 2026, arts. 80 a 83.

Tema	Plano Diretor de 2005 (Lei nº 5.486/2005 e Código de Urbanismo e Edificações, Lei nº 5.593/2007)	Plano Diretor em revisão (minuta de 2026)	Referência
Zona Especial de Interesse Social (ZEIS)	As Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) são definidas e reguladas pelo próprio Plano Diretor de 2005 (arts. 103 a 116), nas modalidades ZEIS 1 e ZEIS 2, com relação nominal no Quadro 2 do Anexo II. O Código de Urbanismo e Edificações de 2007 remete os parâmetros urbanísticos e edifícios à legislação específica, segundo as diretrizes do Plano Diretor.	As Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) são regulamentadas diretamente no corpo da minuta, com definição, diretrizes gerais e delimitação no Mapa 3.4 do Anexo III, que delimita as 221 áreas de ZEIS identificadas no município	Lei nº 5.486/2005, arts. 103 a 116; Lei nº 5.593/2007, art. 70; minuta de 2026, arts. 61 a 63.
Área degradada pela mineração — Zona de Monitoramento e Reparação (ZMR)	Não havia categoria própria de zoneamento. O desastre decorrente da mineração de sal-gema, identificado publicamente a partir de 2018, é posterior à promulgação da lei de 2005 e, portanto, não poderia estar previsto nela.	Cria a Zona de Monitoramento e Reparação (ZMR), com diretrizes específicas de monitoramento geológico, elaboração de Plano de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD) e restrição total aos usos econômico, residencial e comercial.	Minuta de 2026, arts. 91 a 93.
Classificação viária	As seções-tipo são definidas pelo comprimento da via, e não por sua função: vias com até 200 m possuem largura total de 12 m, sendo 8 m de pista e 2 m de passeio de cada lado; vias entre 200 m e 600 m possuem largura total de 14 m, sendo 9 m de pista e 2,5 m de passeio de cada lado. O Código não prevê expressamente ciclovias ou faixas exclusivas de ônibus nessas seções.	Estabelece dez tipologias viárias por função, incluindo vias estruturais, parque, expressas, de ligação, de suporte, intrabairro, ativas, rurais estruturais e vicinais. Os perfis multimodais incorporam ciclovias, faixas exclusivas de transporte público e canteiros.	Minuta de 2026, arts. 91 a 93.

Tema	Plano Diretor de 2005 (Lei nº 5.486/2005 e Código de Urbanismo e Edificações, Lei nº 5.593/2007)	Plano Diretor em revisão (minuta de 2026)	Referência
Regiões Administrativas (RA)	Oito Regiões Administrativas (RA-01 a RA-08).	Mantém as oito Regiões Administrativas, sem alteração quantitativa.	Lei nº 5.486/2005, art. 192; minuta de 2026, art. 623.
Instrumentos de política urbana	Já contemplava Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV), Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórios (PEUC), IPTU progressivo no tempo e desapropriação com pagamento em títulos, Consórcio Imobiliário, Direito de Preempção, Outorga Onerosa do Direito de Construir, Operação Urbana Consorciada, Transferência do Direito de Construir e instrumentos de regularização fundiária.	Reorganiza e amplia o repertório. Mantém os instrumentos indutores da função social já previstos em 2005 (PEUC, IPTU Progressivo no Tempo, desapropriação com pagamento em títulos, Consórcio Imobiliário e Direito de Preempção) e acrescenta o Termo Territorial Coletivo (TTC). Mantém a Outorga Onerosa do Direito de Construir, a Operação Urbana Consorciada e a Transferência do Direito de Construir, e acrescenta a Outorga Onerosa de Alteração da Dinâmica Urbana. Além disso, institui categoria própria de Instrumentos de Ordenamento e Reestruturação Urbana, composta por Ocupação Urbana, Gentileza Urbana, Operação Urbana Consorciada, Plano de Bairro e Masterplan.	Lei nº 5.486/2005, arts. 133 a 172; minuta de 2026, Título X, especialmente arts. 472 a 577; Anexo IV, Quadro 10.2.
Regulação dinâmica do zoneamento	Não foi identificado, nas fontes consultadas, mecanismo formal de regulação dinâmica do zoneamento no Plano Diretor de 2005.	Estabelece mecanismo explícito pelo qual o Poder Executivo pode restringir o licenciamento, revisar parâmetros e ajustar o zoneamento mediante fundamentação técnica.	Minuta de 2026, arts. 36, 37 e 39.

Tema	Plano Diretor de 2005 (Lei nº 5.486/2005 e Código de Urbanismo e Edificações, Lei nº 5.593/2007)	Plano Diretor em revisão (minuta de 2026)	Referência
Revogação	—	Revoga expressamente a Lei 5.486/2005 e outras 9 normas correlatas	Minuta de 2026, art. 652.

Fonte: Elaboração própria, 2026, com base na Lei Municipal nº 5.486/2005, na Lei Municipal nº 5.593/2007, no Produto 4 (P4) e na minuta do Plano Diretor Participativo de Maceió.

O salto de oito para 34 Zonas de Interesse Ambiental e Paisagístico (ZIAP) é o dado mais concreto e verificável da comparação. A diferença pode ser verificada pela contagem das zonas relacionadas nos arts. 68 e 69 da Lei nº 5.593/2007 e no art. 85 da minuta de 2026. Isso representa ampliação do número de polígonos submetidos a restrições ambientais, mas não necessariamente da área territorial total abrangida.

A mudança na classificação viária é qualitativa, e não apenas quantitativa: o sistema de 2007 dimensiona as vias pelo comprimento do trecho, adotando um critério essencialmente geométrico e sem relação direta com sua função ou com os modos de transporte atendidos. O sistema da minuta de 2026 dimensiona as vias conforme sua função, conexão metropolitana, acesso local ou transição rural, entre outras, e estabelece elementos multimodais mínimos.

O modal hidroviário constitui um ponto de continuidade, e não de inovação, uma vez que já constava do Mapa do Sistema Municipal de Mobilidade do Plano Diretor de 2005, por meio da indicação de terminal hidroviário e de eixos de carga na lagoa Mundaú, e é retomado e detalhado nas diretrizes da Zona de Ocupação Controlada da Planície Lagunar (ZOC 3) da minuta de 2026. O plano setorial de transporte, por sua vez, muda de nome e de desenho institucional. O Plano Diretor de Transportes Urbanos (PDTU), instituído nos arts. 88 a 91 do Plano Diretor de 2005, é sucedido pelo Plano de Mobilidade Urbana Sustentável. Conforme demonstrado na seção 3.1.6, o documento vigente sob o título de PDTU é o estudo elaborado em 1982 pela GEIPOT e pela EBTU, anterior à própria lei que o institui como componente do Sistema Municipal de Mobilidade, não tendo sido localizado registro da revisão determinada pelo parágrafo único do art. 79.

A Zona de Monitoramento e Reparação (ZMR) não representa uma ampliação do zoneamento ambiental nos mesmos moldes das Zonas de Interesse Ambiental e Paisagístico (ZIAP). Trata-se de categoria inteiramente nova, criada para enfrentar os efeitos do colapso das minas de sal-gema, problema urbano que não existia em 2005.

As denominações foram uniformizadas conforme a documentação do Plano Diretor, incluindo Zona de Adensamento Controlado (ZAC), Zona de Ocupação Controlada (ZOC) e Zona Especial de Manejo Sustentável (ZEMS), constantes do Guia Ilustrado do Plano Diretor Participativo de Maceió. A denominação Zona de Monitoramento e Reparação (ZMR) também consta da apresentação oficial da Prefeitura de Maceió.

4. Análise e Resumo das Pesquisas e Levantamentos

As pesquisas e levantamentos que fundamentam esta seção foram desenvolvidos em duas etapas complementares. A primeira, correspondente aos inventários de aproximadamente 150 km de vias, distribuídos em 86 logradouros e organizados em 17 regiões de análise (“A” a “Q”), com avaliação das condições de calçadas e travessias, segurança do trânsito, sinalização viária e dimensões das vias. A segunda etapa, executada no âmbito do Aditivo Contratual ampliou a cobertura do inventário em cerca de 102 km adicionais, contemplando 16 vias estratégicas indicadas pela Prefeitura de Maceió e agrupadas em quatro trechos funcionais, com aplicação dos mesmos critérios técnicos da etapa anterior.

Em ambas as etapas, a coleta combinou inspeções presenciais, registros fotográficos georreferenciados e avaliação qualitativa padronizada, apoiada em sistema de pontuação objetiva e fundamentada nos referenciais normativos vigentes como CTB, PNMU, LBI, NBR 9050, manuais do CONTRAN. Esse desenho metodológico assegura a comparabilidade dos resultados entre regiões e trechos e confere rastreabilidade às classificações atribuídas a cada critério avaliado.

De forma sintética, os levantamentos convergem para um mesmo quadro: um sistema viário com capacidade veicular adequada nos principais corredores, porém marcado por fragilidades recorrentes na infraestrutura destinada ao pedestre e aos modais não motorizados, calçadas deterioradas, acessibilidade deficiente, travessias insuficientemente protegidas e controle de velocidade pouco eficaz, distribuídas de maneira desigual pelo território. A seção a seguir apresenta o diagnóstico consolidado da malha viária, no qual esses resultados são analisados de forma integrada, por critério e por trecho, com o suporte dos gráficos e das matrizes produzidos a partir dos dados de campo.

4.1 Análise da malha viária

O diagnóstico da malha viária de Maceió apresentado nesta seção foi construído a partir da consolidação de dois ciclos de levantamentos de campo. O primeiro ciclo contemplou aproximadamente 150 km de vias, distribuídos em 86 logradouros e organizados em 17 regiões de análise (regiões “A” a “Q”), abrangendo desde áreas centrais consolidadas até zonas periféricas do município. O segundo ciclo, de caráter complementar, foi executado entre a última semana de

outubro e a primeira semana de novembro de 2025 e cobriu aproximadamente 102 km adicionais, correspondentes a 16 vias estratégicas selecionadas pela administração municipal, agrupadas em quatro trechos funcionais. No conjunto, o diagnóstico apoia-se, portanto, em cerca de 250 km de sistema viário inspecionado, com registros georreferenciados, documentação fotográfica extensiva (cerca de 900 imagens somente no levantamento adicional) e avaliação padronizada de critérios técnicos observáveis em campo.

A avaliação foi conduzida com base em referenciais normativos nacionais e em boas práticas internacionais, destacando-se o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU – Lei nº 12.587/2012), a Lei Brasileira de Inclusão (LBI – Lei nº 13.146/2015), a ABNT NBR 9050, os Manuais de Sinalização do CONTRAN, a Cartilha de Acessibilidade das Calçadas de Maceió, as diretrizes do Plano Diretor vigente e em revisão, além das recomendações do *World Resources Institute* (WRI). Para cada critério avaliado foi aplicado sistema de pontuação objetiva, com registro binário dos subitens observáveis em campo e posterior conversão das notas em classes qualitativas de desempenho: Excelente, Muito Bom, Satisfatório, Ruim e Péssimo, o que assegura rastreabilidade, replicabilidade e consistência técnica aos resultados apresentados a seguir.

Cabe registrar que, durante a execução do levantamento adicional, foram identificadas interferências decorrentes de obras viárias em andamento. Na Avenida Deputado Humberto Mendes, a totalidade da extensão da via encontrava-se em obras no período da inspeção, inviabilizando a avaliação de suas condições; na Rua Antônio Félix, entre os bairros Garça Torta e Riacho Doce, as intervenções afetavam cerca de metade da extensão do logradouro. Essas limitações foram devidamente registradas e consideradas na interpretação dos resultados, assegurando transparência quanto às condições efetivamente observadas em campo.

A leitura integrada dos dois ciclos permite antecipar alguns padrões estruturais que serão detalhados nas subseções subsequentes. Foram identificados cruzamentos que operam sob pressão estrutural recorrente, em que a combinação de altos volumes de tráfego, sinalização semafórica limitada e proteção física insuficiente compromete a segurança dos usuários, destacando-se, entre eles, o encontro da Avenida Fernandes Lima com a Avenida Durval de Góes Monteiro, ponto de transição do principal eixo estrutural do município, e o cruzamento da BR-316 com a Avenida Marília Mendonça, na Cidade Universitária, onde a lógica rodoviária encontra a demanda urbana.

De igual modo, identificaram-se avenidas cuja operação já se aproxima do limite de capacidade nos horários de pico, sinalizando o esgotamento da margem oferecida pela infraestrutura existente. Nessa condição destacam-se a Avenida Fernandes Lima e sua continuidade pela Avenida Durval de Góes Monteiro, eixo de aproximadamente 12 km que articula os bairros Farol, Gruta de Lourdes e Tabuleiro do Martins, e a Avenida Jorge Montenegro de Barros, com cerca de 9,3 km ligando Santa Amélia a Antares, ambas concentrando fluxos intensos e sistemáticos ao longo do dia.

Por fim, foram registrados bairros com seções viárias restritivas, nos quais as dimensões físicas das calçadas, os desníveis acentuados ou a existência de interferências urbanas comprometem a circulação segura, sobretudo para pessoas com mobilidade reduzida. Situações desse tipo foram observadas com maior intensidade no Pontal da Barra, onde a geometria das vias impõe limitações significativas à acessibilidade em um eixo de forte vocação turística, e no bairro Bom Parto, na Rua General Hermes, cuja precariedade é agravada por descontinuidades associadas a eventos geotécnicos registrados no município.

4.1.1 Organização Territorial da Análise

Para fins de diagnóstico, as vias do levantamento adicional foram organizadas em quatro trechos funcionais, definidos a partir da continuidade territorial, dos fluxos predominantes e do papel exercido por cada eixo na estrutura de circulação urbana. Essa segmentação permite a leitura comparativa entre contextos urbanos distintos, do ambiente predominantemente rodoviário do litoral norte ao corredor estruturante da Avenida Fernandes Lima, respeitando as especificidades funcionais e operacionais de cada corredor. A Tabela 12 sintetiza a composição e a extensão de cada trecho.

Tabela 12 - Trechos, vias componentes e extensão inspecionada - Inventário Adicional

Trecho	Denominação	Vias complementares	Extensão (km)
01	Acesso Nordeste (Região Nordeste)	AL-101 Norte; Rua Antônio Félix; Av. Rota do Mar; Av. Pierre Chalita; Av.	40,83

Trecho	Denominação	Vias complementares	Extensão (km)
		Márcio Canuto e Av. Josefa de Melo	
02	Lagoa–Ciduniver (Cidade Universitária / Mirante da Lagoa)	Av. Marília Mendonça; BR-316 (Catolé e Serdezelo); Av. Jorge Montenegro de Barros; Rua General Hermes	20,43
03	Orla–Pontal (Orla Marítima e Pontal da Barra)	Av. da Paz; Av. Indl. Cícero Toledo; R. Sampaio Marques; Av. Dr. Antônio Gouveia; Av. Sílvio Carlos Viana; Av. Álvaro Otacílio; Av. Litorânea; Av. Assis Chateaubriand; Alameda B; R. Alípio Barbosa	19,07
04	Fernandes–Afrânio (Fernandes Lima e vias de alimentação)	Av. Fernandes Lima e Av. Durval de Góes Monteiro; Av. Afrânio Lages; Av. Lourival de Melo Mota; Av. Dep. Humberto Mendes	21,94
	Total do sistema viário inspecionado (ciclo adicional)		102,27

Fonte: Elaboração própria, 2026.

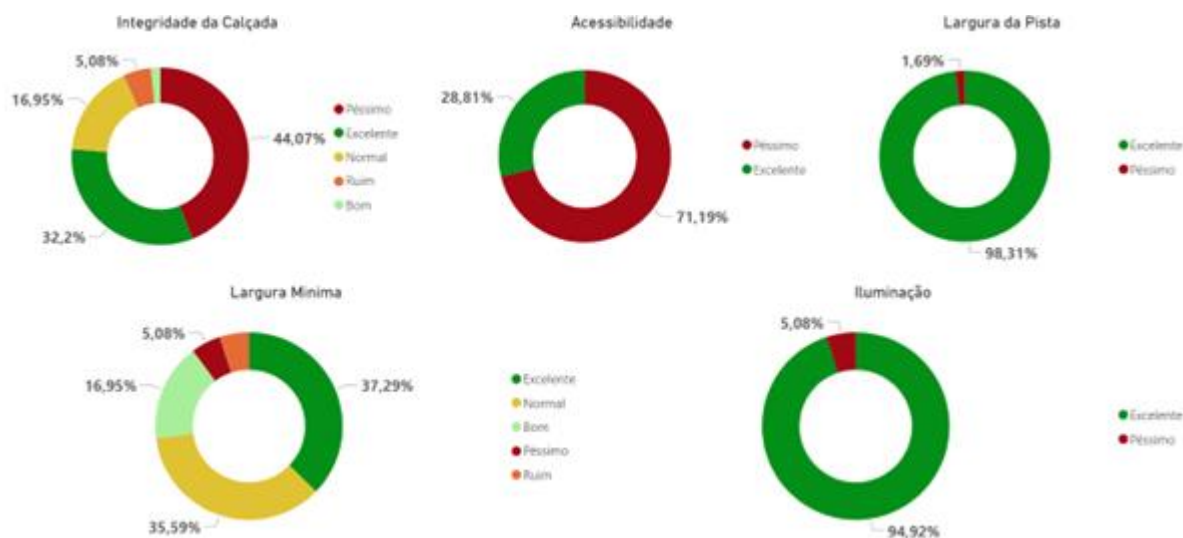
No primeiro ciclo de levantamentos, a leitura territorial havia sido estruturada por regiões, o que já evidenciava forte heterogeneidade das condições da malha: enquanto regiões como “O” e “G” apresentaram infraestrutura em situação satisfatória e bem-sinalizada, regiões como “A”, “C”, “D”, “F”, “I” e “K” foram classificadas predominantemente como ruins ou péssimas, com deficiências críticas de segurança, sinalização precária e dimensões inadequadas. Os resultados do ciclo adicional, apresentados a seguir, confirmam esse padrão de desigualdade territorial e permitem detalhá-lo nos principais corredores estruturantes do município.

4.1.2 Condições das Calçadas e Travessias

A análise consolidada das informações coletadas em campo indica que as condições das calçadas e travessias apresentam, de modo geral, desempenho insatisfatório, com predominância de situações inadequadas relacionadas à integridade física das calçadas, à acessibilidade e à segurança do pedestre. O Diagnóstico Geral, Calçadas e travessias, sintetiza os cinco indicadores avaliados, integridade da calçada, acessibilidade, largura da pista, largura mínima de circulação e iluminação, e evidencia que as fragilidades identificadas não se restringem a pontos específicos, configurando um padrão estrutural no município.

A leitura do gráfico revela um contraste nítido entre os indicadores associados à circulação veicular e aqueles diretamente vinculados à circulação a pé. A largura da pista e a iluminação concentram avaliações amplamente favoráveis, com predominância da classe excelente, refletindo seções viárias compatíveis com os volumes de tráfego e boa oferta de visibilidade noturna nos corredores avaliados. Em sentido oposto, a acessibilidade apresenta a maior concentração de registros na classe péssimo, enquanto a integridade da calçada distribui-se majoritariamente entre as classes regular e péssimo, em razão da recorrência de buracos, desníveis acentuados, pavimentação irregular e ausência de manutenção. A largura mínima de circulação ocupa posição intermediária, com coexistência de segmentos adequados e trechos com faixa livre insuficiente ou obstruída.

Figura 21 - Diagnóstico Geral – Calçadas e Travessias



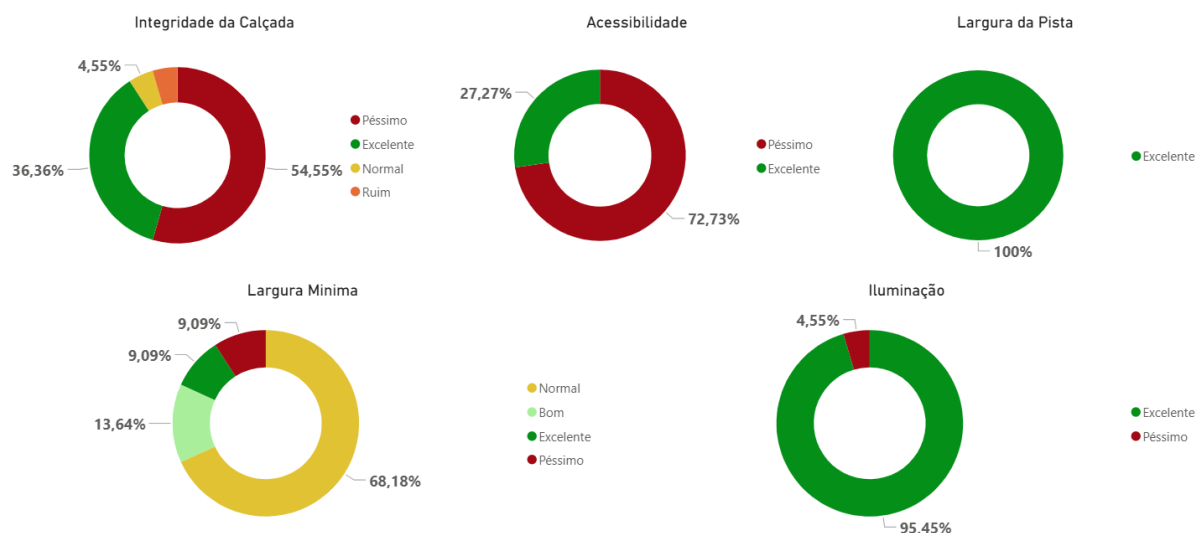
Fonte: Elaboração própria, 2026.

Quanto às travessias de pedestres, verificou-se, em diversos pontos, a carência de sinalização adequada e de dispositivos de proteção física, faixas apagadas ou inexistentes, ausência de semáforos e de travessias elevadas, em desacordo com as diretrizes do CTB e com as orientações dos manuais do CONTRAN, o que amplia a exposição ao risco justamente nas vias de maior fluxo e velocidade. Some-se a isso a ocupação irregular das calçadas por veículos estacionados, mobiliário urbano mal posicionado e interferências diversas, que reduzem a área útil destinada ao pedestre e comprometem a continuidade dos deslocamentos.

4.1.3 Análise por Trecho

No **Trecho 1 (Acesso Nordeste)**, de caráter predominantemente rodoviário, o Diagnóstico Calçadas e Travessias – Trecho 1, evidencia desempenho contrastante entre os parâmetros analisados. A largura da pista e a iluminação concentram avaliações *excelentes*, indicando condições adequadas sob o ponto de vista geométrico e de visibilidade. Já os indicadores de integridade da calçada, largura mínima e acessibilidade acumulam parcelas expressivas de classificações *regulares* e *péssimas*, revelando descontinuidades acentuadas do espaço destinado ao pedestre. Os pontos mais críticos foram observados na Rua Antônio Félix e ao longo da AL-101 Norte, onde a infraestrutura de circulação a pé é fragmentada ou inexistente em segmentos relevantes.

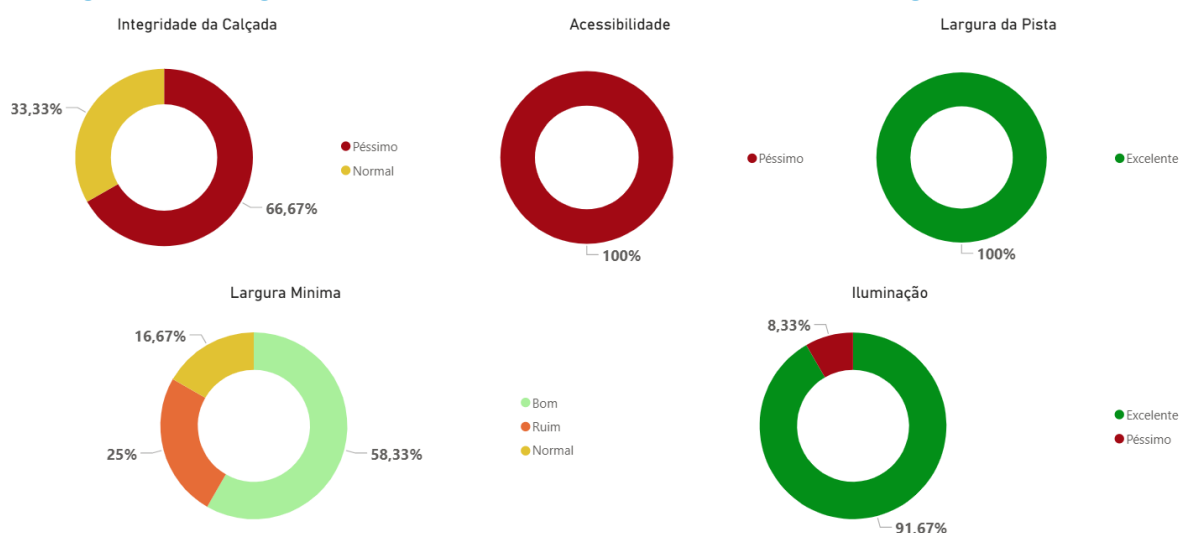
Figura 22 - Diagnóstico Calçadas e Travessias – Trecho 1 (Acesso Nordeste)



Fonte: Elaboração própria, 2026.

O **Trecho 2 (Lagoa–Ciduniver)** repete o padrão de dualidade, conforme demonstra o Trecho 2: largura da pista e iluminação com desempenho amplamente satisfatório, em contraste com a acessibilidade, que registra a mais elevada concentração de avaliações *péssimas* entre os critérios do trecho. A largura mínima de circulação apresenta situação intermediária, predominância de condições boas, mas com parcelas significativas de registros regulares e ruins, apontando a coexistência de segmentos adequados e de barreiras físicas relevantes ao deslocamento a pé. As vias mais críticas identificadas foram a BR-316 e a Avenida Marília Mendonça.

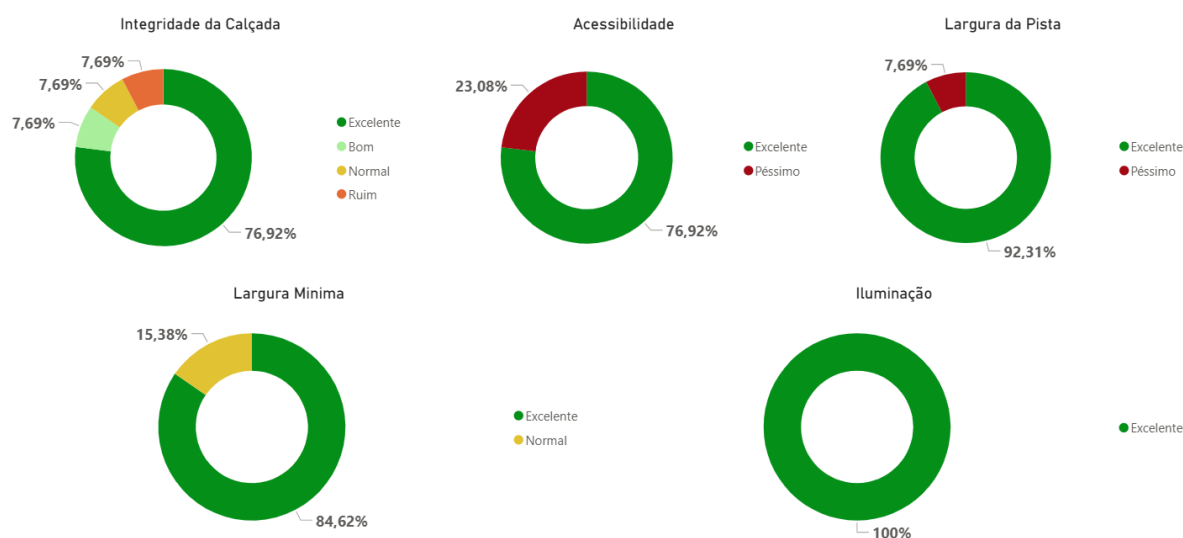
Figura 23 - Diagnóstico Calçadas e Travessias – Trecho 2 (Lagoa–Ciduniver)



Fonte: Elaboração própria, 2026.

O **Trecho 3 (Orla–Pontal)** diferencia-se positivamente dos demais. Como se observa no Trecho 3, há predominância de classificações *excelentes* em integridade da calçada, largura mínima, largura da pista e iluminação, configurando o padrão de infraestrutura mais qualificado para o deslocamento de pedestres dentre os corredores avaliados. Persiste, contudo, parcela de registros *péssimos* no indicador de acessibilidade, concentrada sobretudo no Pontal da Barra, onde desníveis excessivos e limitações físicas restringem a circulação de pessoas com mobilidade reduzida, inadequação relevante em um eixo de forte vocação turística e recreativa.

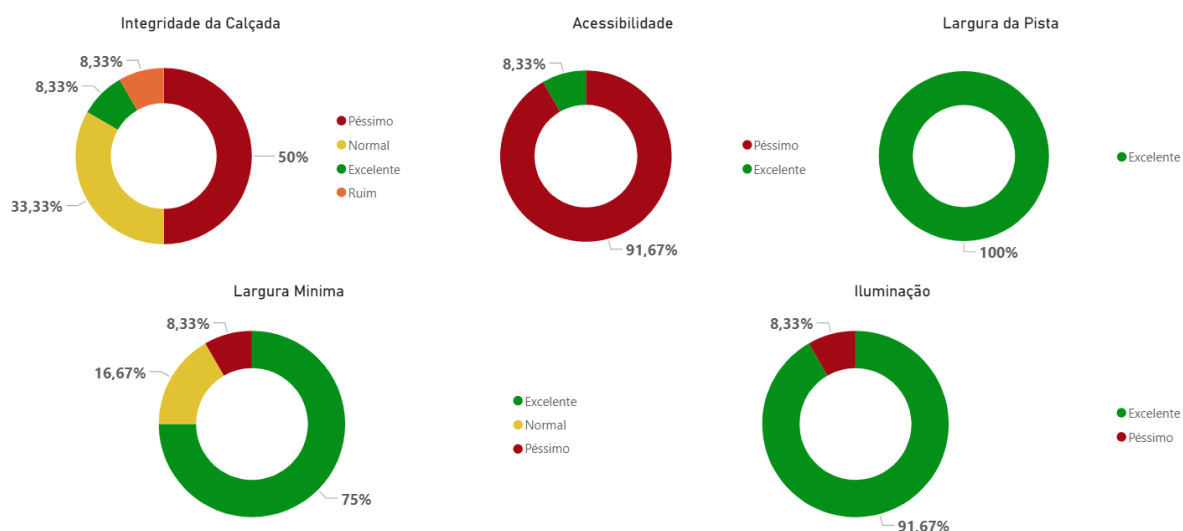
Figura 24 - Diagnóstico Calçadas e Travessias – Trecho 3 (Orla–Pontal)



Fonte: Elaboração própria, 2026.

Por fim, o **Trecho 4 (Fernandes–Afrânio)**, eixo estruturante do sistema viário municipal, combina áreas de infraestrutura consolidada com pontos de fragilidade relevante. O Trecho 4 indica desempenho satisfatório em largura da pista, largura mínima e iluminação, ao passo que integridade da calçada e, principalmente, acessibilidade concentram avaliações *regulares* e *péssimas*. O trecho possui elevado potencial para a mobilidade ativa, dado seu papel de articulação com o transporte coletivo, mas esse potencial é limitado pela falta de padronização das calçadas, pela ocupação irregular do passeio e pelos conflitos entre pedestres e veículos, com situações críticas na Avenida Deputado Humberto Mendes (em obras à época do levantamento) e na Avenida Afrânio Lages.

Figura 25 - Diagnóstico Calçadas e Travessias – Trecho 4 (Fernandes–Afrânio)



Fonte: Elaboração própria, 2026.

4.1.4 Utilização da Infraestrutura pelos Modos Motorizados

A análise da infraestrutura viária deve considerar não apenas suas características físicas e funcionais, mas também a forma como ela é utilizada pelos deslocamentos motorizados no território. A interação entre a configuração da rede e os padrões de viagens permite compreender o desempenho da malha viária, identificar seus principais eixos estruturantes, reconhecer limitações de conectividade e avaliar sua capacidade de suporte frente à demanda de mobilidade. Nesse contexto, este item apresenta inicialmente a caracterização da rede viária de Maceió e, em seguida, analisa os principais padrões de deslocamento dos modos motorizados, evidenciando a relação entre a infraestrutura existente e sua utilização pela população.

4.1.4.1 Caracterização da Rede Viária de Maceió

A Hierarquia Viária de Maceió apresenta a configuração da rede viária de Maceió também apresenta forte convergência para a porção central da cidade, onde se concentram funções urbanas, atividades econômicas e conexões com a orla e com a área portuária. Esse padrão revela que a estrutura viária municipal é organizada a partir de eixos principais que canalizam os deslocamentos oriundos das áreas periféricas e dos vetores de expansão em direção ao centro expandido e aos bairros litorâneos de maior dinamismo urbano.

De forma geral, Maceió apresenta uma rede com importante articulação no sentido norte–sul, sustentada principalmente pelas vias arteriais e coletoras que conectam bairros como Cidade Universitária, Benedito Bentes, Antares, Serraria, Farol, Centro e a faixa litorânea.

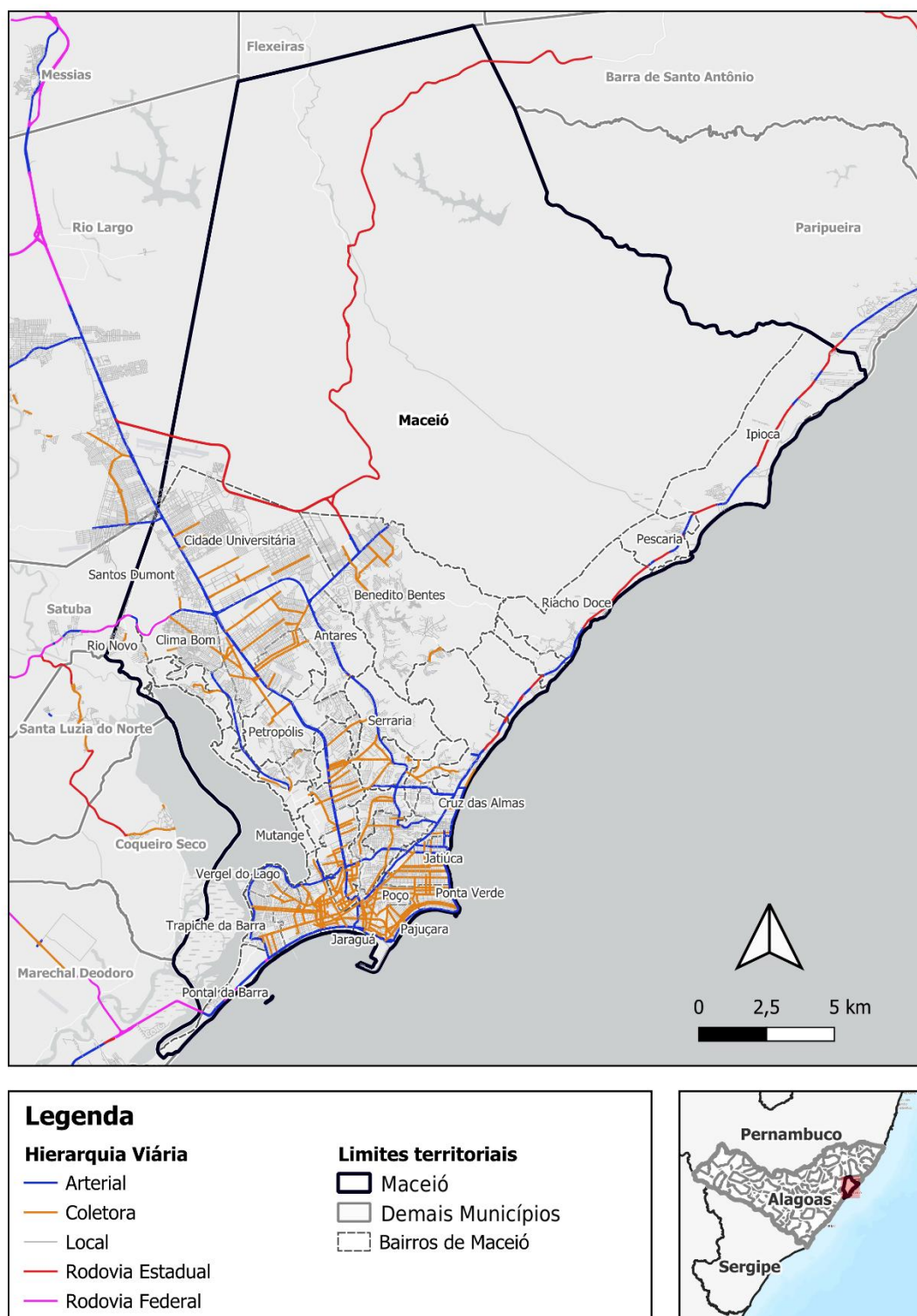
Esse comportamento reforça uma lógica de organização semelhante à de cidades cuja malha viária se estrutura por corredores radiais que conduzem os deslocamentos para as áreas centrais e para os principais polos de atividades.

Ao mesmo tempo, a Hierarquia Viária de Maceió indica que Maceió apresenta limitações de conectividade transversal entre alguns setores urbanos, especialmente quando se observa a relação entre os bairros da parte alta, os vetores periféricos e a faixa costeira. Embora existam ligações relevantes entre esses compartimentos, nota-se que a malha é menos capilarizada e menos contínua em certos trechos no sentido leste–oeste, em comparação com a maior robustez dos eixos longitudinais. Destaque importante que incorre nesta limitação são as barreiras urbanas formadas pelo relevo do município de Maceió, que se caracterizam essencialmente por grandes extensões de tabuleiros nas partes elevadas e as planícies litorâneas-lagunares nas partes baixas. Entre elas, a conexão é feita essencialmente por grotas e encostas que no geral possuem gradiente de inclinação do terreno de valor bastante elevado, o que forma então obstáculos para o desenvolvimento urbano. Essas encostas estão também posicionadas na direção Norte-Sul e se estendem por grande parte da área urbanizada do município, o que gera grande impedimento para desenvolvimento de conexões Leste-Oeste conforme mencionado. Adicionalmente, rios e riachos nos fundos dos vales formados por essas encostas completam o cenário de elementos de restrições geográficas dentro da malha urbana. Algumas vias fazem o atravessamento dessas barreiras, porém nos locais mais críticos foram necessários obras de engenharia mais custosas para o vencimento dos desníveis com gradiente elevado, a exemplo da Ladeira Dr. Geraldo Melo dos Santos na região central da cidade. Essa característica tende a concentrar os deslocamentos em poucos corredores principais, aumentando sua importância estratégica e sua vulnerabilidade a congestionamentos, conflitos operacionais e sobrecarga funcional. A Figura 27 ilustra essas barreiras urbanas, sendo que os dados foram obtidos do portal de dados abertos do Governo do Alagoas² e do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais³.

² Disponível em <https://dados.al.gov.br/catalogo/dataset/recursos-hidricos-de-alagoas> . Consultado em 07/07/2026.

³ Disponível em <https://data.inpe.br/dados/topodata/> . Consultado em 07/07/2026.

Figura 26 - Hierarquia Viária de Maceió



Fonte: Elaboração própria, 2026.

Figura 27 - Barreiras urbanas de Maceió



Fonte: Estado do Alagoas (2026), INPE (2026). Elaboração própria, 2026.

4.1.5 Padrões de Deslocamentos Motorizados

A construção da matriz Origem-Destino (O-D) dos deslocamentos no município de Maceió fundamentou-se em fontes de informação heterogêneas, com o propósito de analisar, simultaneamente, os movimentos referentes ao conjunto dos modos motorizados (público e privado) e aqueles restritos ao transporte coletivo urbano.

A base de dados utilizada referente ao transporte privado consiste em uma matriz derivada de registros de telefonia móvel, na qual os deslocamentos foram estimados a partir de eventos anonimizados da rede celular, referentes ao período de 16 a 22 de março de 2026, abrangendo uma semana completa, coincidente com a execução das pesquisas de campo.

No âmbito do presente estudo, a matriz O-D contempla 236 zonas de tráfego, cujo zoneamento mostra-se compatível com as diretrizes da modelagem de demanda de Maceió, apresentando maior nível de detalhamento nas regiões de elevada oferta e concentração de viagens.

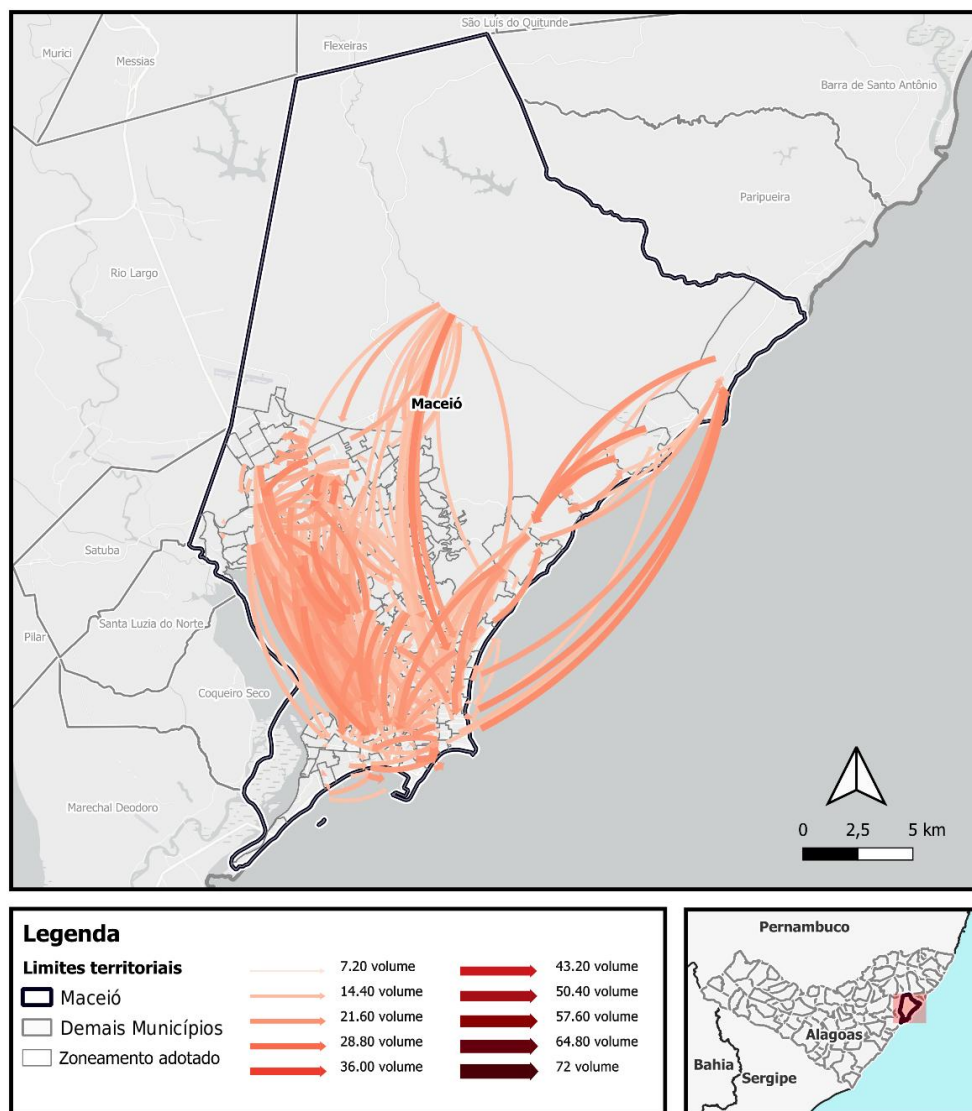
Ao longo do dia completo, observa-se um padrão de mobilidade pendular, com destaque para as interações entre as macrozonas situadas ao norte em direção ao centro, bem como entre a região litorânea e a área central, especialmente no eixo entre o Centro e a Orla. Ressalta-se, ainda, a consistência dos fluxos verificados entre Riacho Doce/Litoral Norte e o centro da capital.

As **Figuras 28 e 29** por sua vez, apresentam os principais fluxos referentes aos deslocamentos motorizados no município de Maceió durante o período de pico da manhã, compreendido entre 6h00 e 7h59. A primeira representa os fluxos abaixo de 30 viagens, enquanto a outra apresenta os fluxos acima da faixa de 30 viagens. Os deslocamentos ilustrados nessas figuras evidenciam um recorte temporal específico do horário de pico matutino, no qual se observa que os fluxos de maior intensidade se originam nas regiões setentrionais da cidade e se dirigem em direção à zona litorânea. Tal padrão indica uma forte dinâmica pendular entre áreas predominantemente residenciais e aquelas com maior concentração de atividades econômicas e postos de trabalho.

Os mapas também evidenciam os principais eixos de deslocamento já identificados anteriormente, com forte concentração de viagens no sentido norte-sul, destacando as avenidas Durval de Góes Monteiro e Fernandes Lima como vias estruturantes da mobilidade em Maceió. No vetor do litoral

norte, sobressai a função da AL-101 Norte como corredor relevante de acesso e distribuição. Esse padrão reforça o papel desses corredores na conexão entre as áreas periféricas, os vetores de expansão urbana e a porção central da cidade.

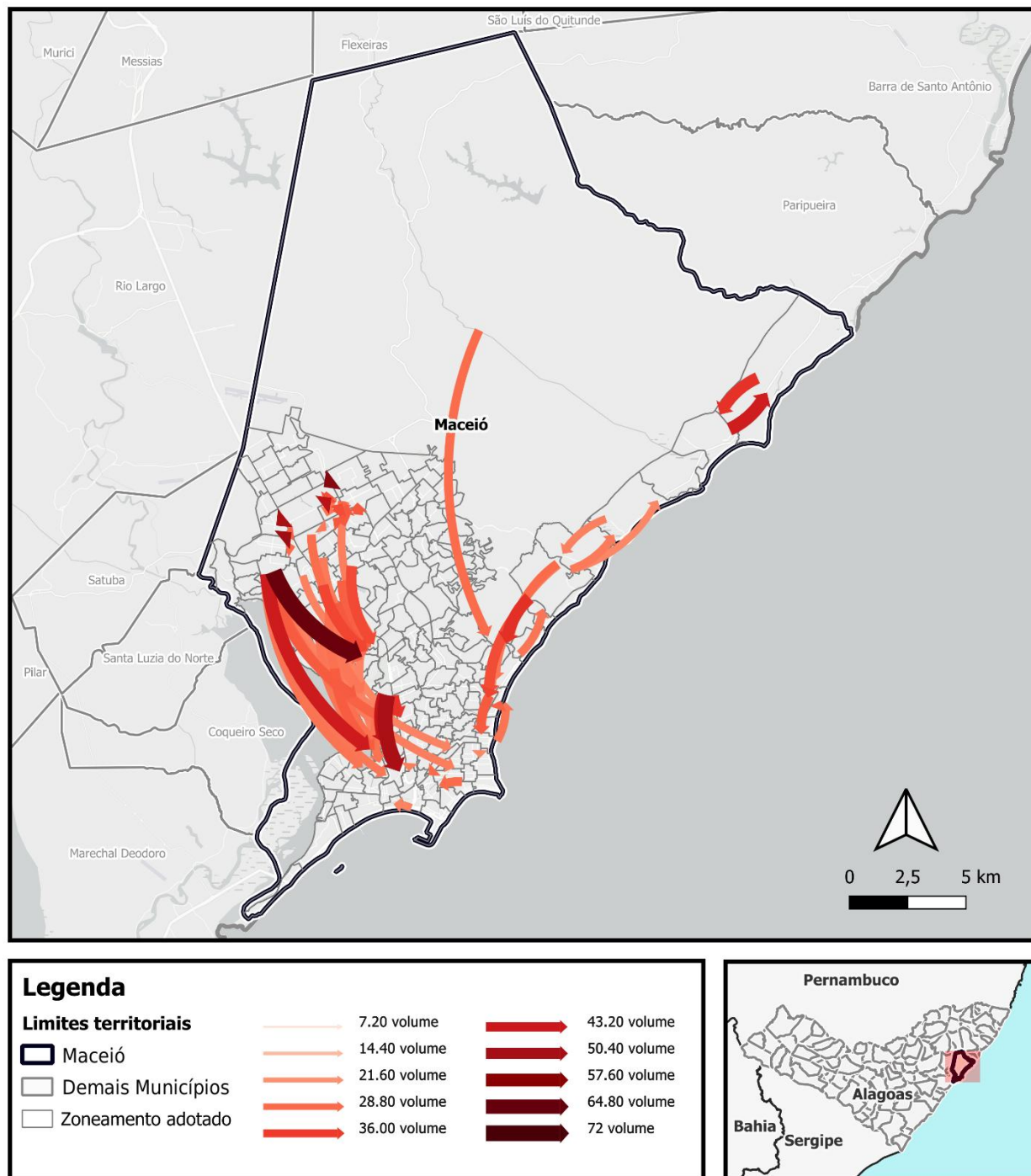
Figura 28 - Linhas de desejo no pico manhã (modos motorizados) – Fluxos abaixo de 30 viagens por par O-D no período de pico (6h às 8h)



*Estão representados os 1000 pares O-D com mais viagens

Fonte: Elaboração própria, 2026.

Figura 29 - Linhas de desejo no pico manhã (modos motorizados) – Fluxos acima de 30 viagens por par O-D no período de pico (6h às 8h)

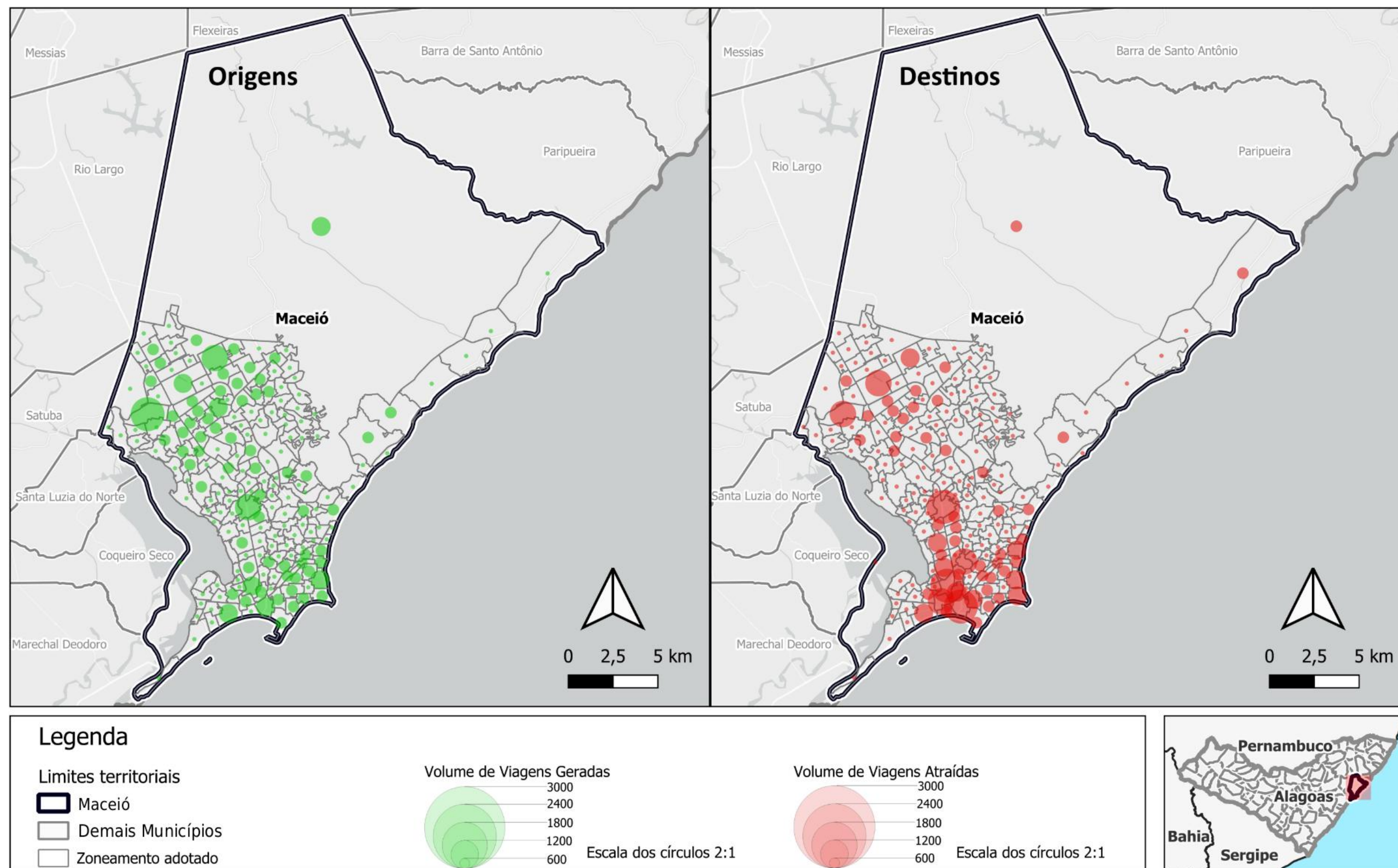


*Estão representados os 1000 pares O-D com mais viagens

Fonte: Elaboração própria, 2026.

A Figura 30 apresenta mapas temáticos relativos às zonas de maior concentração de viagens de origem (à esquerda) e de destino (à direita) no município de Maceió, durante o período de pico da manhã. A partir dessa representação cartográfica, verifica-se uma maior densidade de origens na porção norte/noroeste do município, no qual encontra-se bairros residenciais, alguns shoppings e a localização da Universidade do estado. Enquanto os destinos concentram-se preferencialmente nas regiões sul da capital, onde se localizam bairros como Centro, Farol, centros comerciais e as praias turísticas.

Esse padrão evidencia que o eixo norte-sul se configura como a principal diretriz dos fluxos de deslocamento no horário analisado, em razão de motivações diversas, tais como trabalho, educação e lazer, o que implica, conseqüentemente, a maior solicitação dos corredores viários estruturantes nessa orientação.



Fonte: Elaboração própria, 2026.

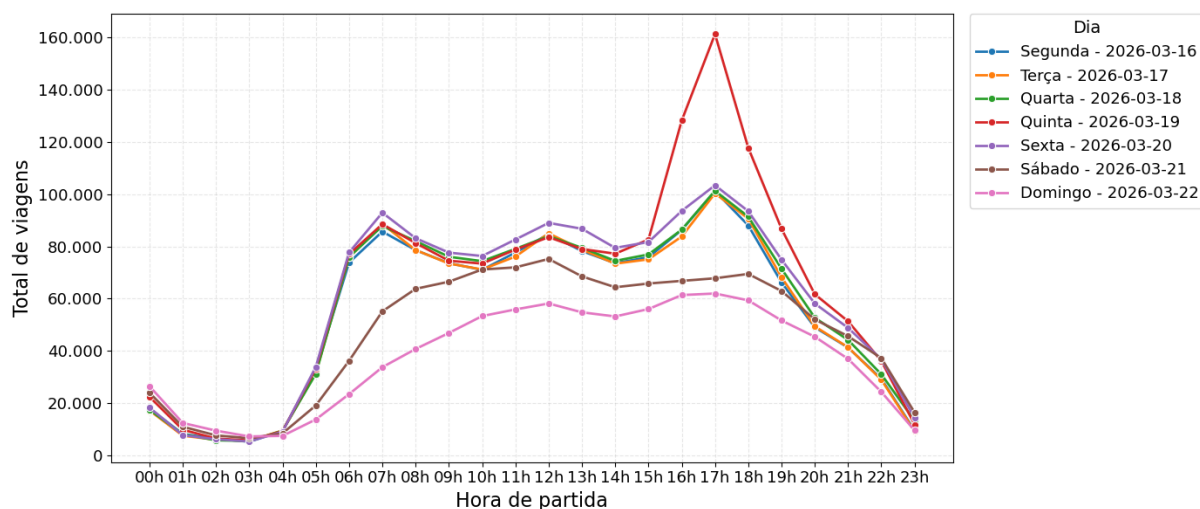
Para uma melhor compreensão da distribuição horária das viagens ao longo dos dias da semana, o gráfico a seguir apresenta os dados extraídos da matriz Origem-Destino (O-D) proveniente da telefonia móvel, considerando a Região Metropolitana de Maceió (RMM).

Observa-se que o comportamento nos dias úteis é bastante uniforme ao longo da semana, com picos matutino e vespertino mais pronunciados, seguidos por um pico intermediário no horário do almoço.

Contudo, identifica-se uma exceção a esse padrão em um dia específico da semana: na quinta-feira, dia 19 de março, registrou-se uma movimentação atípica durante o pico da tarde. Tal anormalidade foi devido à ocorrência de festividades religiosas relacionadas ao Dia de São José, data de relevância no calendário católico do município de Maceió. Ressalta-se que os deslocamentos associados a procissões e demais eventos religiosos podem mobilizar participantes que se deslocam por um bairro inteiro, por vezes até para bairros vizinhos, gerando fluxos entre diferentes zonas da cidade. Nesse contexto, tais movimentações tendem a ser captadas pelas antenas de telefonia e são registradas como viagens, o que contribui para explicar a elevação observada na matriz de deslocamentos nesse período.

Adicionalmente, nesse mesmo dia, realizaram-se a inauguração da Nova Orla de Maceió e o início da Feira de Artesanato ArtNor, sediada no Espaço Armazém, no bairro Jaraguá, eventos que provavelmente contribuíram para a alteração dos padrões usuais de deslocamento.

Gráfico 7 - Distribuição horária das viagens totais na RMM (exceto modo a pé)

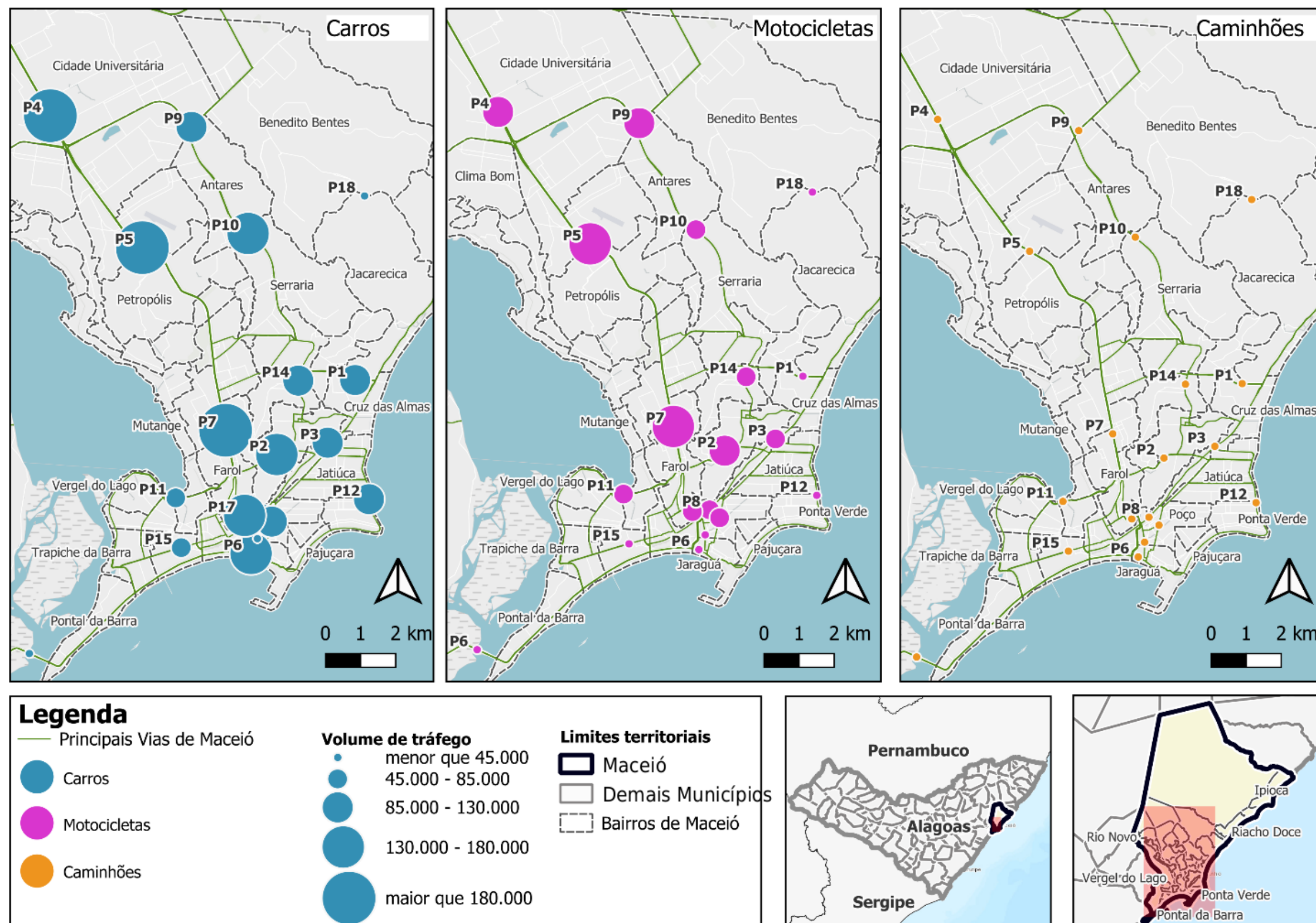


Fonte: Elaboração própria, 2026.

De acordo com a pesquisa CVC feita para os pontos internos de Maceió, os volumes de tráfego privado foram classificados em carros, motocicletas e caminhões, permitindo observar sua distribuição espacial em cada ponto. Em termos gerais, verifica-se predominância dos fluxos de carros e motocicletas em relação aos caminhões, refletindo a maior participação dos deslocamentos individuais motorizados na dinâmica viária urbana. A análise dos caminhões exige abordagem específica, apresentada no item 4.6.3, em razão de sua distribuição mais pontual e vinculada aos corredores de carga.

No caso dos carros, os resultados reforçam o padrão já identificado, com maior concentração de viagens nas regiões norte e central de Maceió. A Figura 31 confirma esse comportamento ao registrar volumes mais elevados no Centro, pelo acúmulo de centros comerciais e serviços da cidade, e no vetor norte, especialmente nas áreas de Cidade Universitária e Petrópolis que são regiões abastecidas de polos logísticos, evidenciando a centralidade desses setores na estrutura de mobilidade da capital.

Figura 31 - Volumes de tráfego em 24h de um dia útil.



Fonte: Elaboração própria, 2026.

4.1.6 Sistema de Transporte Público Coletivo

A análise da infraestrutura viária deve considerar não apenas suas características físicas, mas também a forma como ela é utilizada pelos diferentes modos de transporte, permitindo avaliar sua capacidade de suporte frente à demanda atual e futura de mobilidade. Nesse contexto, o transporte cidade e compartilha os principais corredores viários com o tráfego geral, influenciando diretamente

Além de atender aos deslocamentos internos do município, o sistema de transporte coletivo de Maceió integra-se aos serviços metropolitanos, refletindo a função da capital como principal polo de empregos, serviços e atividades da Região Metropolitana de Maceió (RMM). Essa interação faz com que parte significativa da infraestrutura viária seja compartilhada entre linhas municipais e metropolitanas, tornando necessária uma análise integrada de sua estrutura, operação e padrões de utilização.

Assim, este item apresenta a caracterização do sistema de transporte coletivo, abordando sua organização operacional, a estrutura das redes municipal e metropolitana, a oferta de serviços, a distribuição espacial das linhas, os padrões de deslocamento dos passageiros e a utilização da infraestrutura viária. As análises baseiam-se em dados do Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE), informações de rastreamento por GPS e demais levantamentos realizados no âmbito deste Plano de Mobilidade, permitindo identificar as características do sistema, seus principais eixos estruturantes e os desafios relacionados à sua operação e integração.

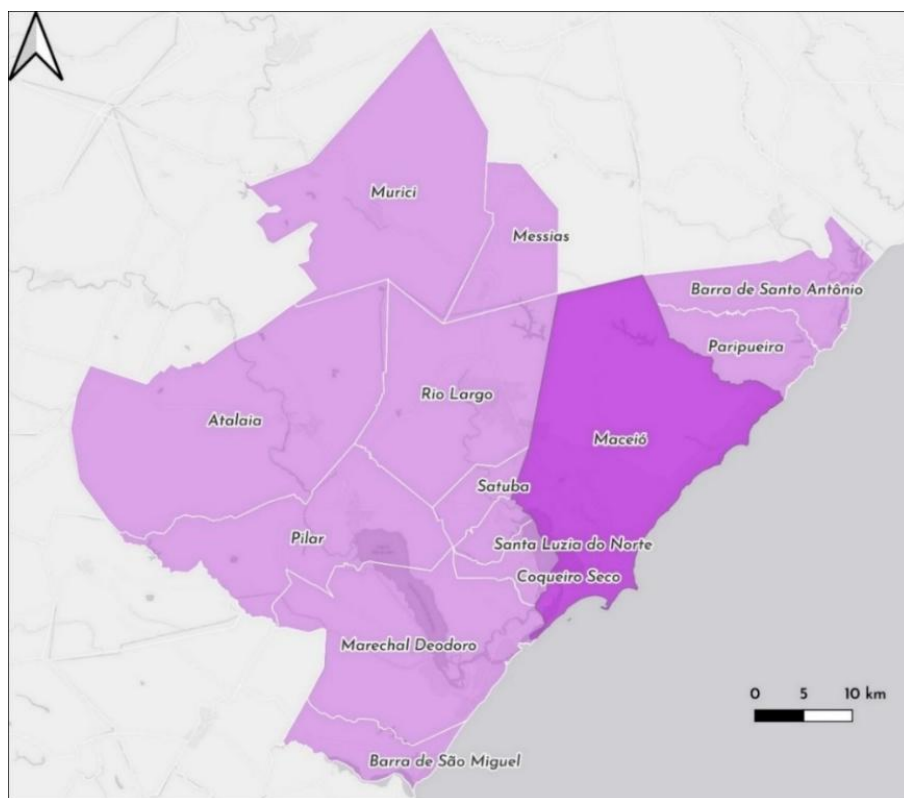
4.1.6.1 Estrutura do Sistema de Mobilidade do transporte público da RMM

Nesse item, serão analisadas as estruturas dos sistemas de transporte público coletivo no âmbito da mobilidade urbana da RMM, em relação às suas características e relações.

Embora o Plano de Mobilidade tenha como foco o município de Maceió, a análise do sistema metropolitano é fundamental, uma vez que a capital exerce o papel de principal polo de atração de viagens da região, concentrando empregos, serviços, equipamentos públicos e atividades econômicas. Como consequência, parcela significativa dos deslocamentos realizados pelos

municípios vizinhos utiliza a infraestrutura viária e o sistema de transporte coletivo de Maceió, influenciando diretamente os volumes de tráfego, a ocupação dos corredores estruturantes, a operação das linhas de ônibus e a demanda sobre terminais e pontos de integração. Dessa forma, a compreensão da estrutura metropolitana permite avaliar de forma mais consistente as interações entre os sistemas municipais e metropolitanos, identificar as pressões exercidas sobre a infraestrutura existente e subsidiar propostas que promovam maior integração operacional e eficiência da mobilidade regional. A Figura 32 apresenta os municípios que compõem a RMM e Figura 33 apresenta um esquema da estrutura desses sistemas, para facilitar a compreensão.

Figura 32 - Mapa dos municípios que compõem a Região Metropolitana de Maceió



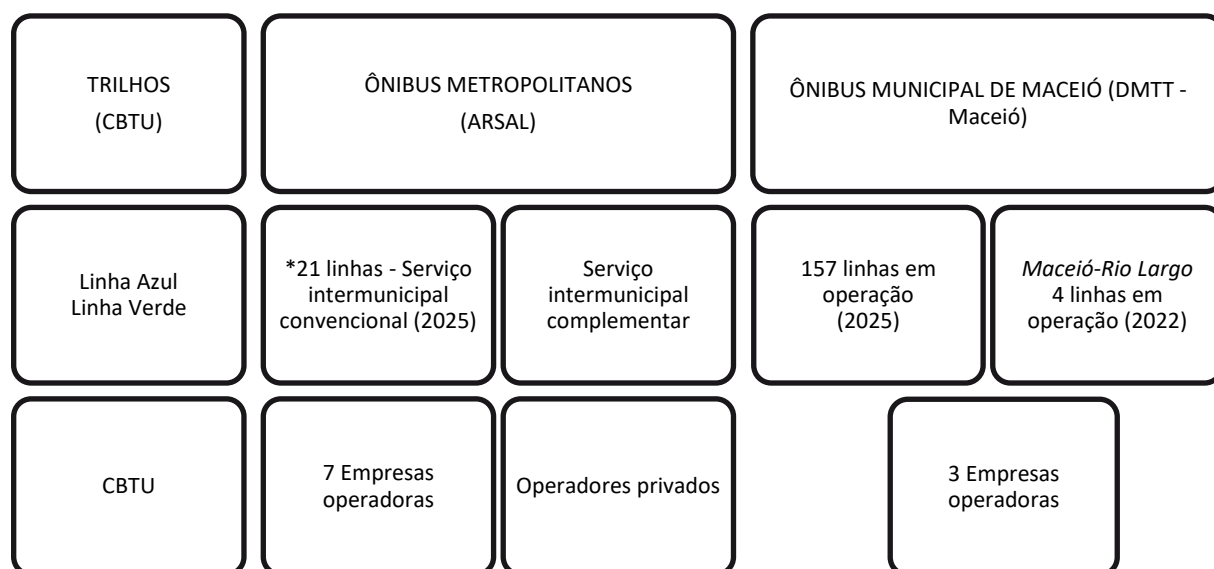
Fonte: RMM ³. Elaboração própria, 2026.

⁴ <https://regiaometropolitana.al.gov.br/sobre-a-rmm/>

Figura 33 - Estrutura do Sistema de Mobilidade Urbana da RMM – Transporte Coletivo

SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA - RMM

Transporte público coletivo



* Linhas de ônibus cujo itinerário passa pelo município de Maceió

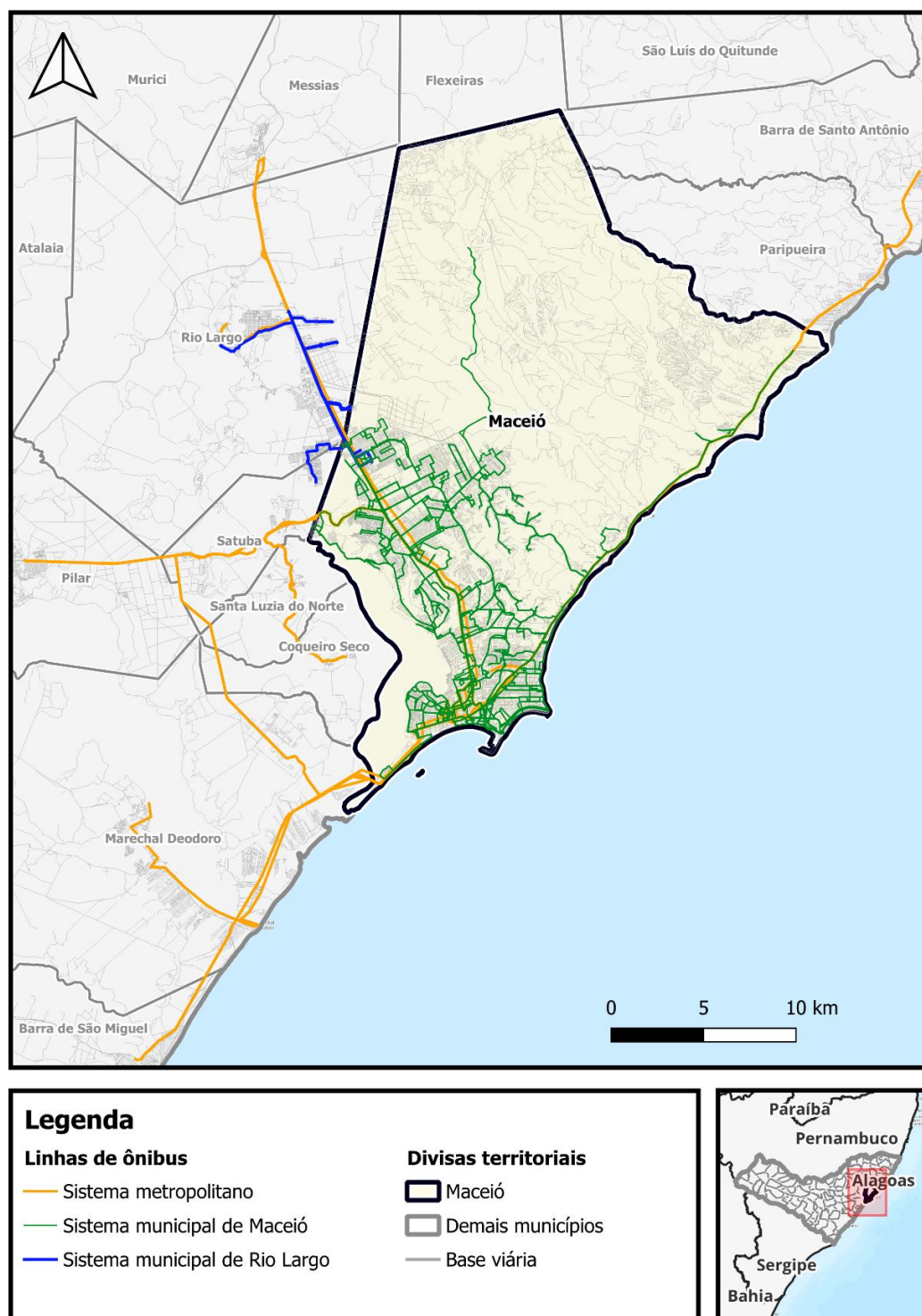
Fonte: ARSAL, 2022; CBTU/STU-Maceió; Prefeitura de Maceió/Empresas operadoras e Sistema de Bilhetagem Eletrônica, DMTT – Base de dados: maio/2025. Elaboração própria, 2026.

A RMM é atendida por uma rede de transporte coletivo do município de Maceió, do município de Rio Largo e por uma rede de transporte coletivo intermunicipal, não havendo outros sistemas de transporte coletivo municipais. No âmbito metropolitano, os atendimentos acontecem principalmente nos municípios da microrregião de Maceió: Satuba e Rio Largo. Além disso, a RMM contém uma linha de trilhos com extensão total de 35 km, dos quais 3 km entre as estações de Bebedouro e Bom Parto encontram-se desativados por conta do afundamento dos solos na área degradada pela mineração.

A gestão dos serviços dos trilhos da RMM é feita pela Companhia Brasileira de Transportes Urbanos (CBTU). Os serviços de ônibus metropolitanos são gerenciados pela Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado de Alagoas (ARSAL), o transporte coletivo do município de Maceió é gerenciado pela Departamento Municipal de Transporte e Trânsito (DMTT) de Maceió, assim como o transporte coletivo que liga o município de Rio Largo a Maceió. A Figura 34 apresenta a espacialização das linhas de transporte coletivo por ônibus.

Atualmente, de acordo com as ordens de serviço do Sistema Metropolitano de Transporte disponibilizadas pela ARSAL (2026), o sistema conta com 182 linhas de ônibus, sendo 157 do município de Maceió, 4 Maceió–Rio Largo e 21 metropolitanas cujo itinerário passa pelo município de Maceió. Além de contar com uma linha de trilhos cujo itinerário atende Maceió, o traçado também alcança os municípios de Rio Largo e Satuba.

Figura 34 - Espacialização das linhas de transporte coletivo por ônibus



Fonte: ARSAL, 2022; GPS, DMTT – Base de dados: maio/2025; sites/aplicativos do Cittamob e Moovit, março de 2026.
Elaboração própria, 2026.

Os serviços convencionais de ônibus do município de Maceió são operados por três empresas concessionárias, cada uma responsável por um lote operacional: Viação Cidade de Maceió (CIMA), Viação São Francisco e Viação Real Alagoas. O sistema municipal também abrange quatro linhas intermunicipais Maceió–Rio Largo, integradas à oferta do transporte coletivo.

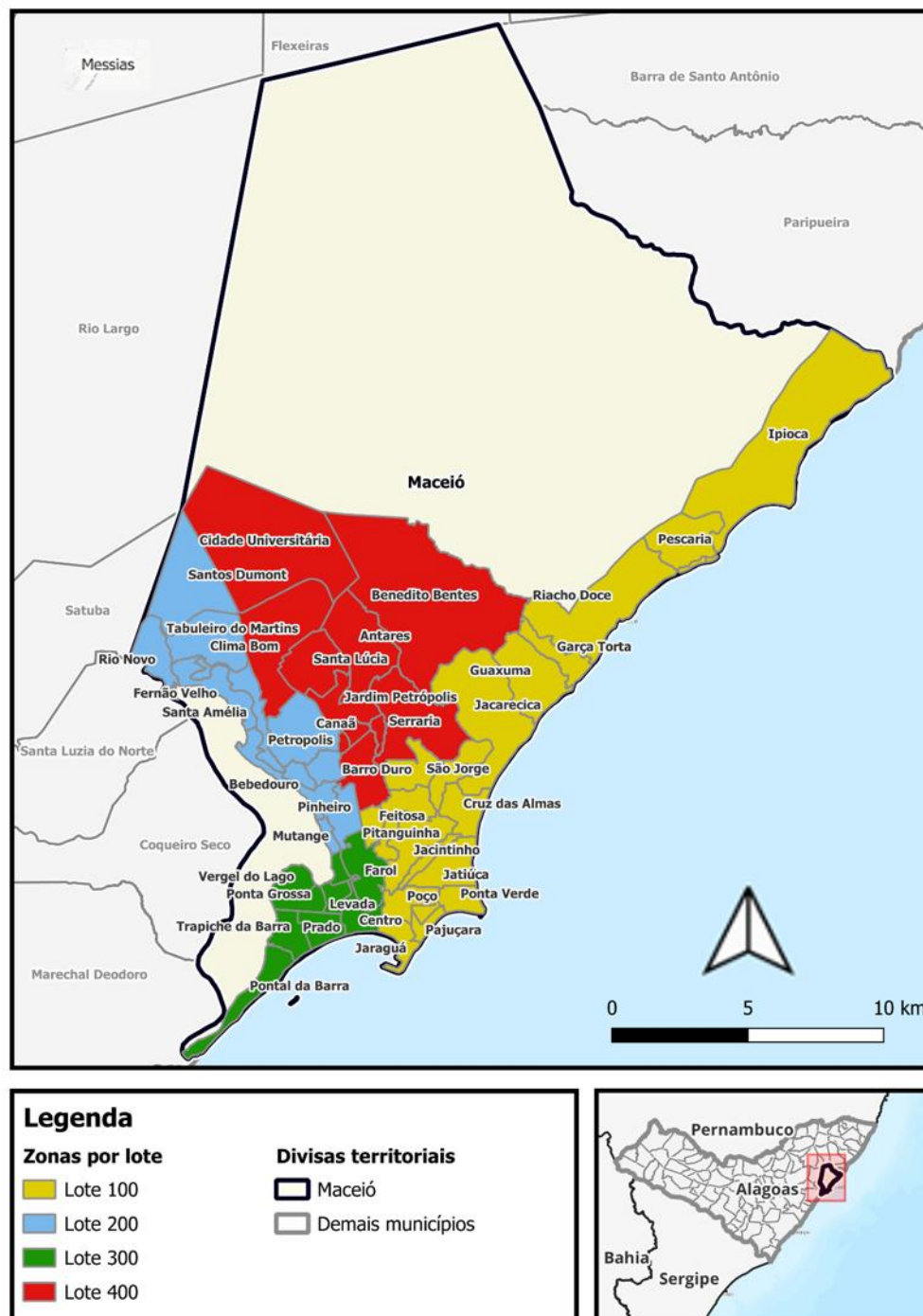
A concessão está estruturada em quatro lotes territoriais (**Figura 35**), assim distribuídos:

- ▣ Lote 100: bairro da Serraria e adjacências – operado pela Viação Cidade de Maceió (CIMA);
- ▣ Lote 200: bairro de Fernão Velho e adjacências – operado pela Viação São Francisco;
- ▣ Lote 300: bairro do Trapiche da Barra e adjacências – operado pela Viação Veleiro;
- ▣ Lote 400: bairro do Benedito Bentes e adjacências – operado pela Viação Real Alagoas.

Observa-se que, embora o sistema conte atualmente com três operadoras, a estrutura de concessão prevê quatro lotes, incluindo o Lote 300, historicamente associado à Viação Veleiro. Atualmente, não existe mais operação pela Viação Veleiro, com algumas linhas de ônibus extintas e outras repassadas para as outras três concessionárias (pesquisar as mudanças de linhas e de concessões). Essa organização por lotes orienta a distribuição das linhas, da frota e da cobertura territorial, permitindo monitorar desempenho e equilíbrio entre oferta e demanda.

Por fim, segundo dados da ARSAL (Resolução ARSAL Nº 200 DE 26/02/2025), as linhas metropolitanas são operadas por 7 empresas distintas (Coitinense LTDA; Cristiano Mateus Santos – ME, Expresso Santo Antônio, L Pereira Lira Viação – Viação Feiragrandense, Real Alagoas de Viação LTDA, Veleiro Transportes e Turismo LTDA e Viação Girauense), e os trilhos, pela própria CBTU. As empresas de ônibus atuam conforme as Ordens de Serviço de Operação, com quadros de horários e itinerários predefinidos pelos seus devidos órgãos responsáveis pela fiscalização e controle do sistema.

**Figura 35 - Espacialização dos lotes territoriais da concessão do transporte coletivo –
Município de Maceió**



Fonte: Site da Prefeitura de Maceió, 20265. Elaboração própria, 2026.

4.1.6.2 Infraestrutura do Sistema de Mobilidade do transporte público da RMM

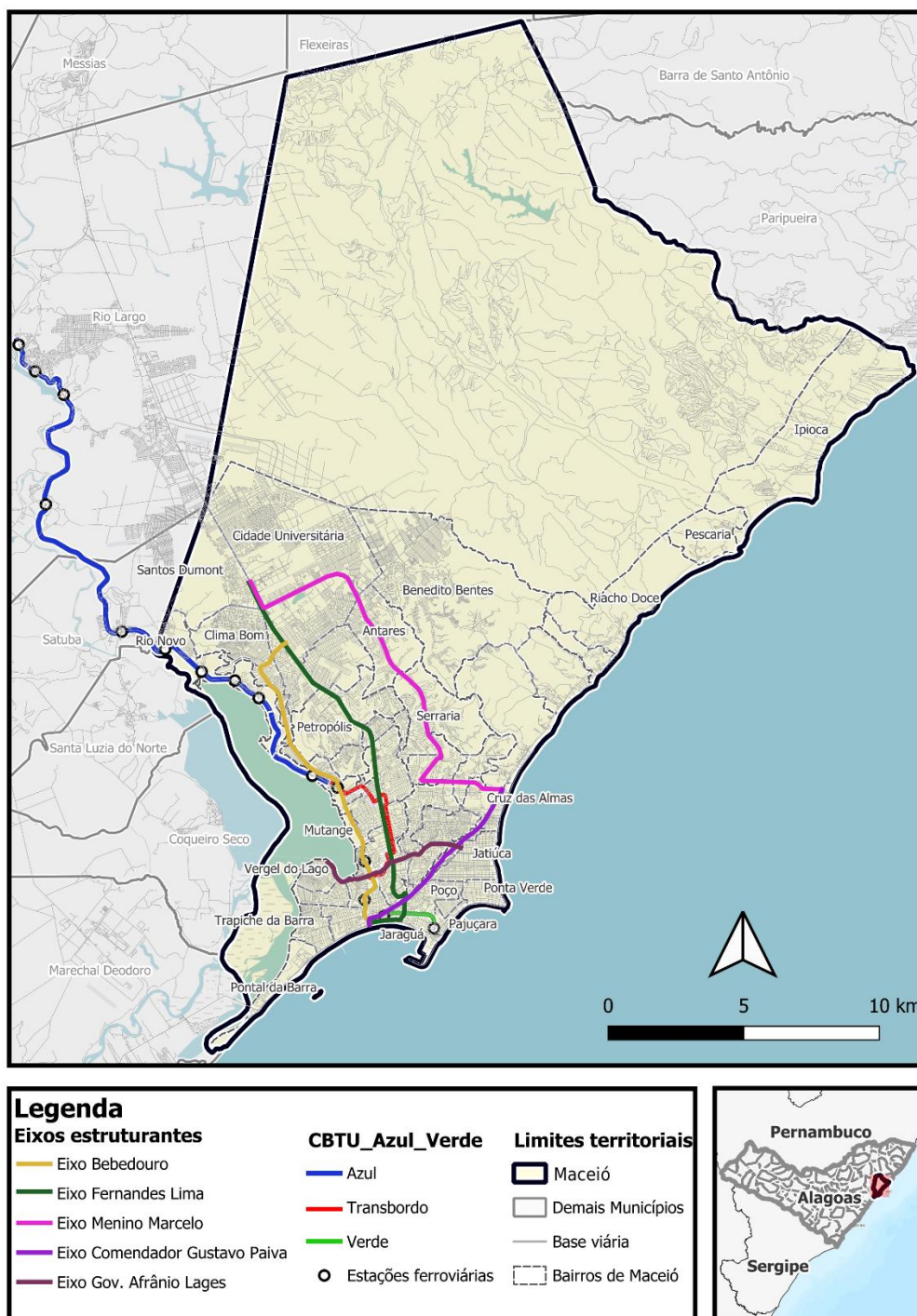
Com objetivo de facilitar a compreensão da infraestrutura física do sistema de transporte público coletivo de passageiros da RMM, com ênfase em Maceió, este capítulo apresenta a caracterização da infraestrutura viária, estações, terminais, pontos de parada e pátios.

O município de Maceió possui quatro eixos estruturantes, localizados em regiões com uso do solo misto predominantemente de uso comercial e/ou residencial, estratégicos para concentrar demanda, visto que ligam as regiões periféricas às principais centralidades do município. Os eixos são compostos pelas seguintes avenidas:

- 1) Eixo Fernandes Lima: Av. Fernandes Lima - Av. Durval de Góes Monteiro - Av. Tomás Espíndola;
- 2) Eixo Menino Marcelo: Av. Menino Marcelo;
- 3) Eixo Comendador Gustavo Paiva: Av. Comendador Gustavo Paiva;
- 4) Eixo: Gov. Afrânio Lages: Av. Gov. Afrânio Lages.

Além desses, havia um quinto eixo estruturante pela Avenida Jorge Montenegro de Barros. No entanto, parte do trecho desse eixo foi interditado por conta do afundamento de solo ocorrido em 2023, envolvendo a empresa Braskem. Esse eixo iniciava na BR-104, porém bifurca à esquerda, atendendo os bairros a oeste do Eixo Fernandes Lima, também caracterizados por alta densidade e uso do solo predominantemente residencial. Os eixos estão ilustrados na Figura 36.

Figura 36 - Eixos estruturantes de Maceió

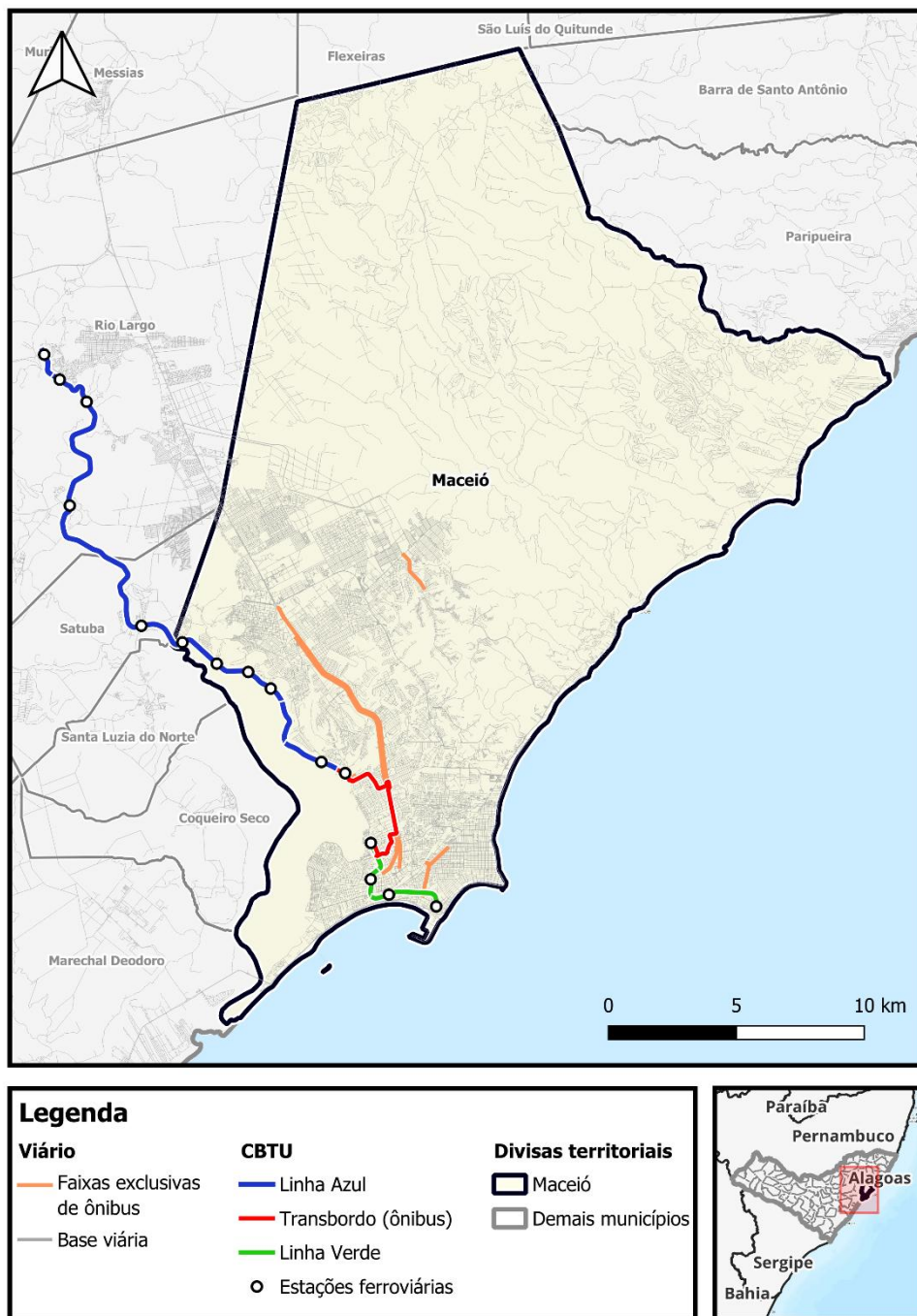


Fonte: CBTU/STU-Maceió; Estudo do VLT⁶ - Maceió 2014. Elaboração própria, 2026.

Na Figura 37, apresentam-se os principais corredores de transporte em Maceió.

⁶ Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana, Projetos Básicos, Executivos e Operacionais para a Implantação de Rede de Veículos Leves Sobre Trilhos (VLT) no Trecho Maceió – Centro / Aeroporto Internacional Zumbi dos Palmares.

Figura 37 - Principais corredores de transporte



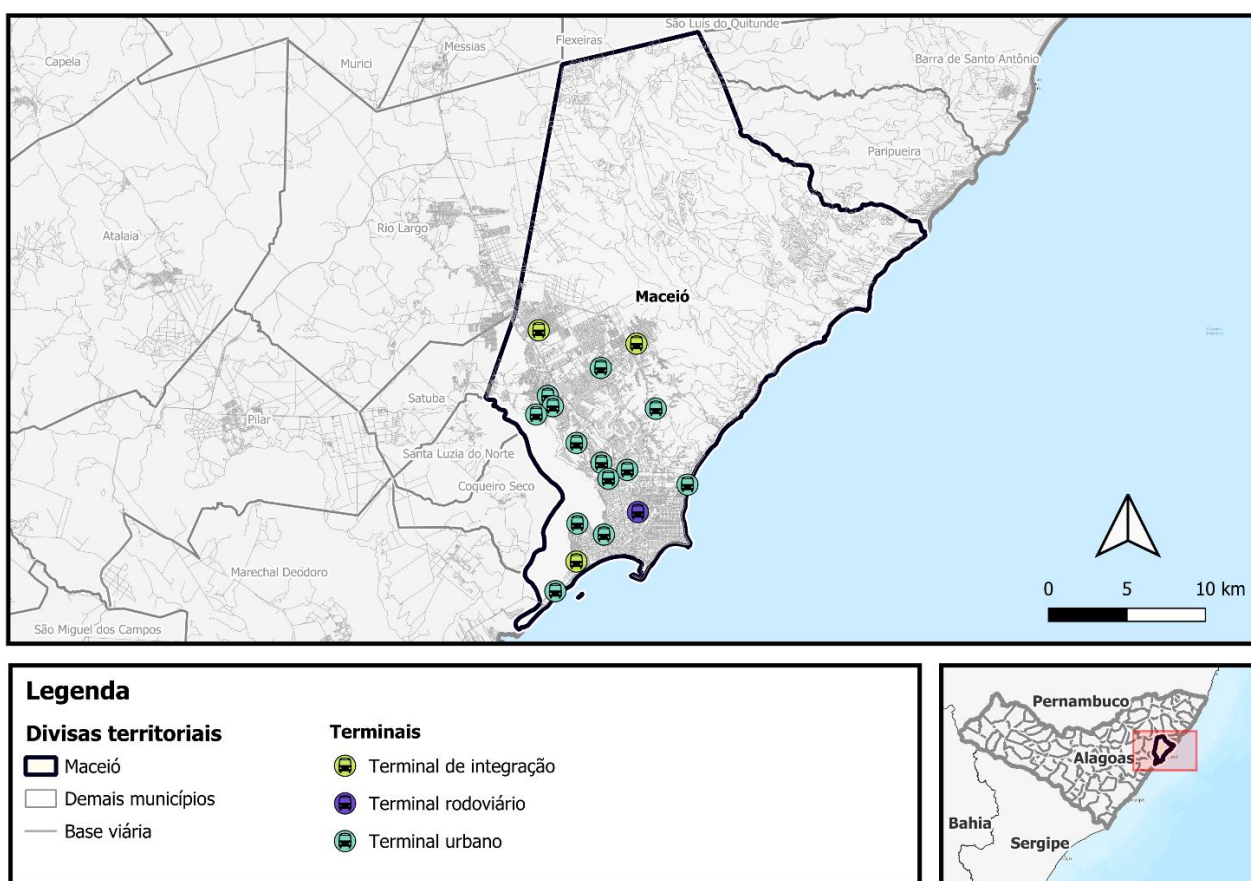
Fonte: DMTT, 2024. Elaboração própria, 2026.⁷

⁷ Disponível em: Portaria DMTT. Acesso em: 12/03/2026

Além do sistema viário, os terminais também desempenham um importante papel no transporte público de Maceió, considerados parte essencial da infraestrutura da rede de transportes.

A Figura 38 apresenta a localização dos terminais supracitados. Já o Quadro 19 - Caracterização dos Terminais de Maceió - AL apresenta características e dados gerais de cada Terminal, com base no Banco de Dados de Alagoas e levantamentos por meio Google Earth. Após tratamento das informações, 18 terminais foram localizados no município de Maceió, sendo 3 de integração física, 1 rodoviário e 14 urbanos dispostos em diferentes bairros.

Figura 38 - Localização dos Terminais



Fonte: Alagoas em Dados e Informação⁸, 2026. Elaboração própria, 2026.

⁸ Disponível em: [Dados AL - GOV](#). Acesso em 12/03/2026

Quadro 19 - Caracterização dos Terminais de Maceió - AL

Terminal	Classificação	Características
 Maceió	Terminal Rodoviário	Localizado no bairro de Feitosa. Entre as Avenidas Gov. Afrânio Lages e Gov. Lamenha Filho. Dista 2,6 km da Estação Bom Parto da CBTU, aproximadamente 35 minutos a pé.
 Benedito Bentes	Terminal de Integração	Localizado no bairro de Benedito Bentes. Entre as Ruas Jurituba e Jussara. A estação mais próxima do terminal é a Goiabeira e dista 9,3 km, cerca de 2 horas e 11 minutos a pé.
 Trapiche da Barra	Terminal Urbano	Localizado no bairro Trapiche da Barra Na Avenida Senador Rui Palmeira. A estação mais próxima do terminal é a Maceió e dista 3,1 km, cerca de 43 minutos a pé.
 Pontal	Terminal Urbano	Localizado no bairro Trapiche da Barra, na Alameda B. A estação mais próxima do terminal é a Maceió e dista 5,1 km, cerca de 1 hora e 10 minutos a pé.
 Eustáquio Gomes	Terminal de Integração	Localizado na Cidade Universitária Na Avenida Dr. Fabio Wanderley. A estação mais próxima do terminal é a ABC e dista 7,2 km, cerca de 1 hora e 43 minutos a pé.

Terminal	Classificação	Características
 Osman Loureiro	Terminal Urbano	Localizado no bairro Clima Bom Na Avenida B. A estação mais próxima do terminal é a Goiabeira e dista 2,9 km, cerca de 41 minutos a pé.
 Colina dos Eucaliptos	Terminal Urbano	Localizado no bairro Santa Amélia Na Rua Ernani da Rocha Cavalcante Passos. A estação mais próxima do terminal é a Goiabeira e dista 1,9 km, cerca de 26 minutos a pé.
 Fernão Velho	Terminal Urbano	Localizado no bairro Fernão Velho Na Praça São José. A estação mais próxima do terminal é a Fernão Velho e dista 600 m, cerca de 8 minutos a pé.
 Salvador Lyra	Terminal Urbano	Localizado no bairro Tabuleiro do Martins Na Rua Rio do Meio. A estação mais próxima do terminal é a Goiabeira e dista 6,3 km, cerca de 1 hora e 29 minutos a pé.
 Cabo Luiz Pedro	Terminal Urbano	Localizado no bairro Benedito Bentes Na Rua Robert Lira. A estação mais próxima do terminal é a Bebedouro e dista 9,8 km, cerca de 2 horas e 18 minutos a pé.

Terminal	Classificação	Características
 Rotary	Terminal Urbano	Localizado no bairro Gruta de Lourdes Entre as Ruas B. e Comendador Luís Jardim. A estação mais próxima do terminal é a Bebedouro e dista 3,6 km, cerca de 49 minutos a pé.
 Paraíso do Horto	Terminal Urbano	Localizado no bairro Chã da Jaqueira Na Rua Jonacy. A estação mais próxima do terminal é a Bebedouro e dista 1,6 km, cerca de 22 minutos a pé.
 Cruz das Almas	Terminal Urbano	Localizado no bairro Cruz das Almas Entre as Ruas João Canuto da Silva e Dr. Lauro Machado Costa. A estação mais próxima do terminal é a Jaraguá e dista 6,2 km, cerca de 1 hora e 26 minutos a pé.
 Sanatório	Terminal Urbano	Localizado no bairro Pinheiro Entre as Ruas Armindo Pereira Leite e Prof. José da Silveira Camerino. A estação mais próxima do terminal é a Bebedouro e dista 1,8 km, cerca de 24 minutos a pé.
 Mercado	Terminal Urbano	Terminal atualmente encontra-se em reforma. Localizado no bairro Levada Entre as Ruas Cirilo de Castro e Comendador Luís Calheiros. A estação mais próxima do terminal é a Mercado e dista 650 m, cerca de 9 minutos a pé.

Terminal	Classificação	Características
 Vergel do Lago	Terminal Urbano	Localizado no bairro Vergel do Lago Na Praça Ten. Moisés Silva Filho. A estação mais próxima do terminal é a Mercado e dista 2,7 km, cerca de 37 minutos a pé.
 João Sampaio	Terminal Urbano	Localizado no bairro Petrópolis Na Rua Oito A. A estação mais próxima do terminal é a Bebedouro e dista 3,4 km, cerca de 46 minutos a pé.
 Rosane Collor	Terminal Urbano	Localizado no bairro Clima Bom, no conjunto Rosane Collor

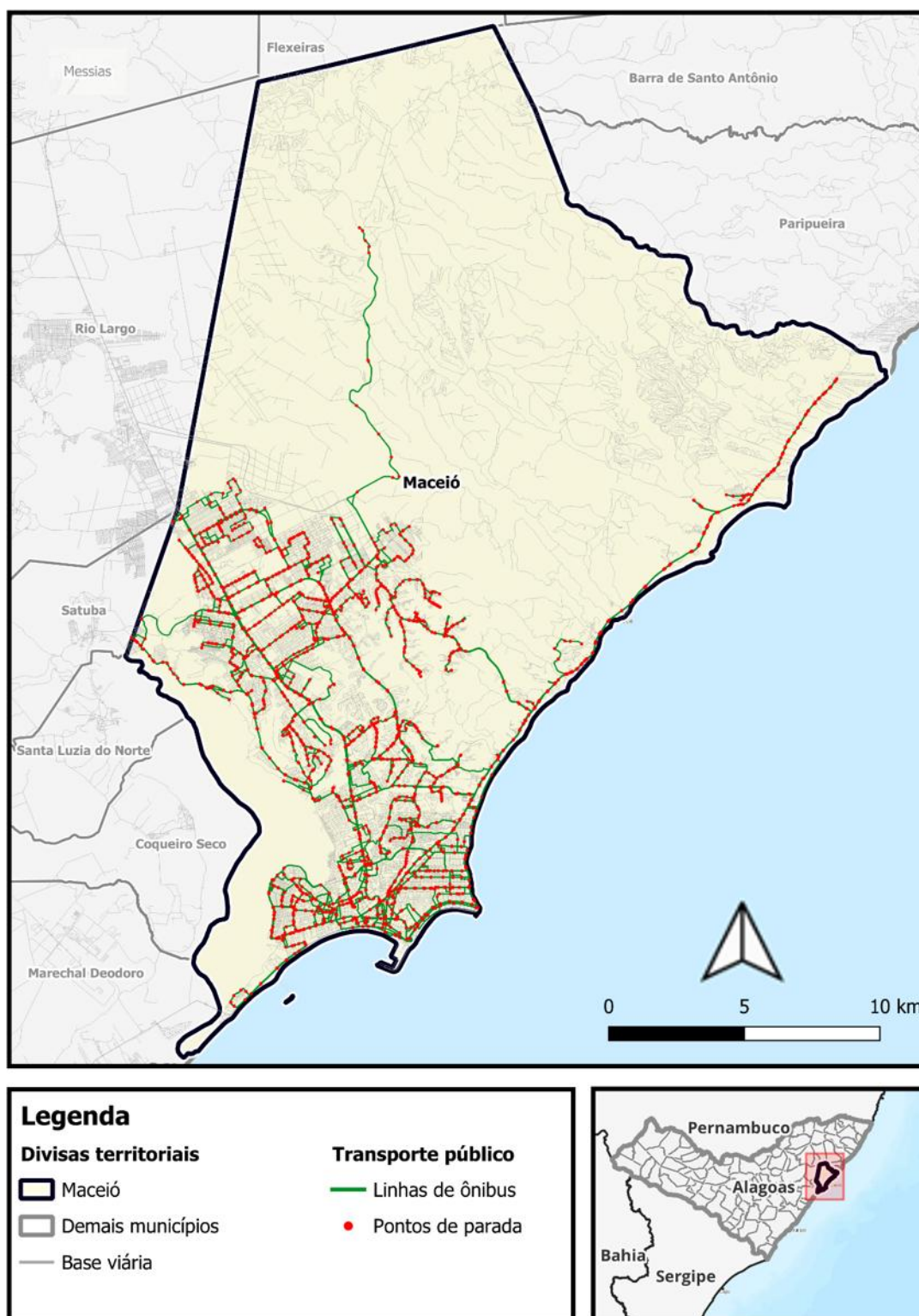
Fonte: Alagoas em Dados e Informações⁹. Elaboração própria, 2026.

Além dos terminais, o sistema de transporte público por ônibus é composto por pontos de parada. Esses pontos são sinalizados por placas indicativas e/ou dotados de abrigos, implantados em conformidade com as restrições de circulação e as condições operacionais das vias.

A Figura 39 apresenta um mapa temático de cobertura que demonstra a localização dos pontos de parada de ônibus, mapeados com base em registros de GPS fornecidos pelo Departamento Municipal de Transportes e Trânsito (DMTT), e as linhas do transporte coletivo municipal de Maceió.

⁹ Disponível em: [Dados AL - GOV](#)

Figura 39 - Pontos de parada do transporte coletivo municipal de Maceió



Fonte: GPS, DMTT – Base de dados: maio/2025. Elaboração própria, 2026.

O DMTT iniciou a instalação de novos modelos de abrigo, alinhados ao padrão previsto para o BRT Maceió. Esse novo equipamento adota diretrizes de padronização e conforto compatíveis com o futuro sistema de média capacidade, conforme ilustrado na Figura 40.

Figura 40 - Novo modelo de abrigo integra padrão do BRT Maceió e qualifica os espaços públicos da cidade



Fonte: Notícia da Prefeitura de Maceió¹⁰. Elaboração própria, 2026.

Frota, pátios e garagens

Este capítulo apresenta a caracterização da frota municipal de ônibus de Maceió, com foco na evolução recente da oferta por empresa operadora. Em seguida, é apresentada a Tabela 13 com os dados recebidos para o período de julho a dezembro de 2023 e para janeiro a novembro de 2024, discriminando quantitativos por empresa e calculando a média de veículos em operação.

¹⁰Disponível em: <https://maceio.al.gov.br/noticias/dmtt/prefeitura-instala-novo-abrigo-de-onibus-na-rua-jangadeiros-alagoanos-na-pajucara>. Acesso em 19/03/2026

Tabela 13 - Média da frota municipal de ônibus de Maceió para julho a dezembro de 2023 e 2024 para janeiro a novembro por empresa

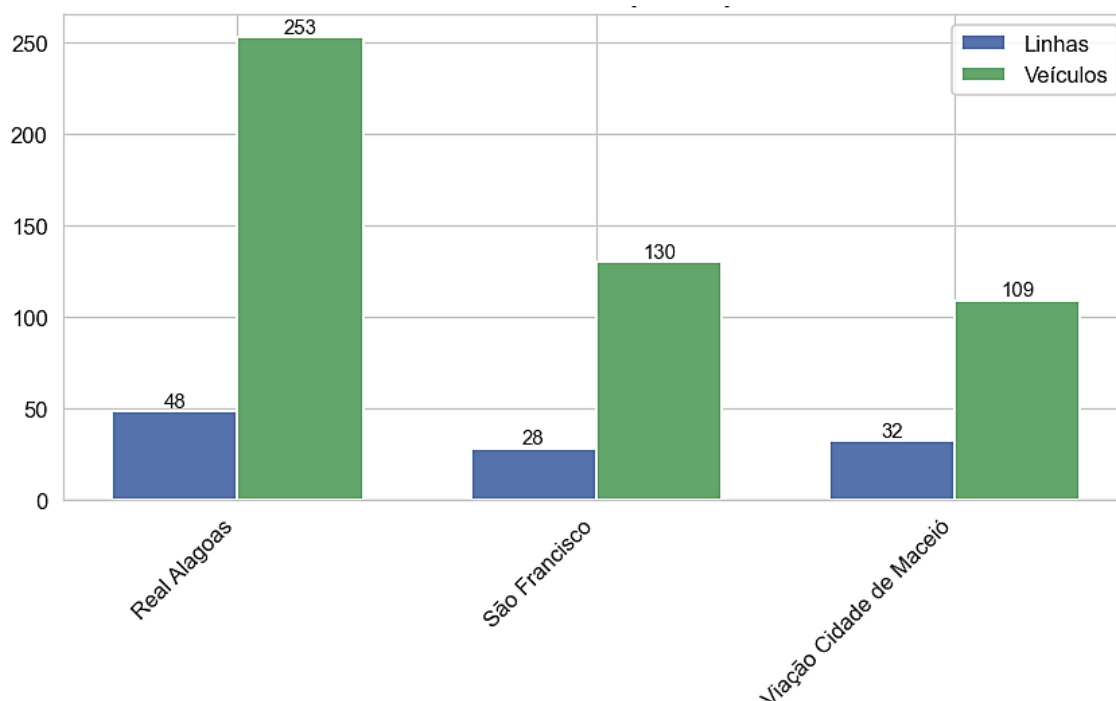
Empresa	2023*	2024
Cidade de Maceió	111	108
São Francisco	110	111
Real Alagoas	221	226
Total	442	445

* Dados de 2023 se refere ao período de julho a dezembro e de 2024, de janeiro a novembro

Fonte: DMTT, 2026 – Arquivo: Frota, Passageiros e Km.xlsx. Elaboração própria, 2026.

Segundo os dados recebidos do Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE), o Gráfico 8, compara, para cada empresa, o número de linhas e o total de veículos em operação, oferecendo uma leitura direta da escala de oferta e da cobertura operacional. Na base de maio/2025, a Real Alagoas opera menos linhas que a Cidade Maceió, mas concentra maior frota operacional e participação na demanda (51% dos embarques), podendo refletir linhas de maior capacidade e carga.

Gráfico 8 - Linhas e veículos por empresa – Transporte Coletivo Municipal de Maceió



Fonte: Sistema de Bilhetagem Eletrônica, DMTT – Base de dados: maio/2025. Elaboração própria, 2026.

Além desses dados recebidos, de acordo com notícia publicada no site da Prefeitura em março de 2026¹¹, foram incorporados 152 novos ônibus com sistema de refrigeração à operação, sendo 131 do tipo “geladão” (veículos climatizados) e 21 do tipo “rapidão” (veículos de maior porte).

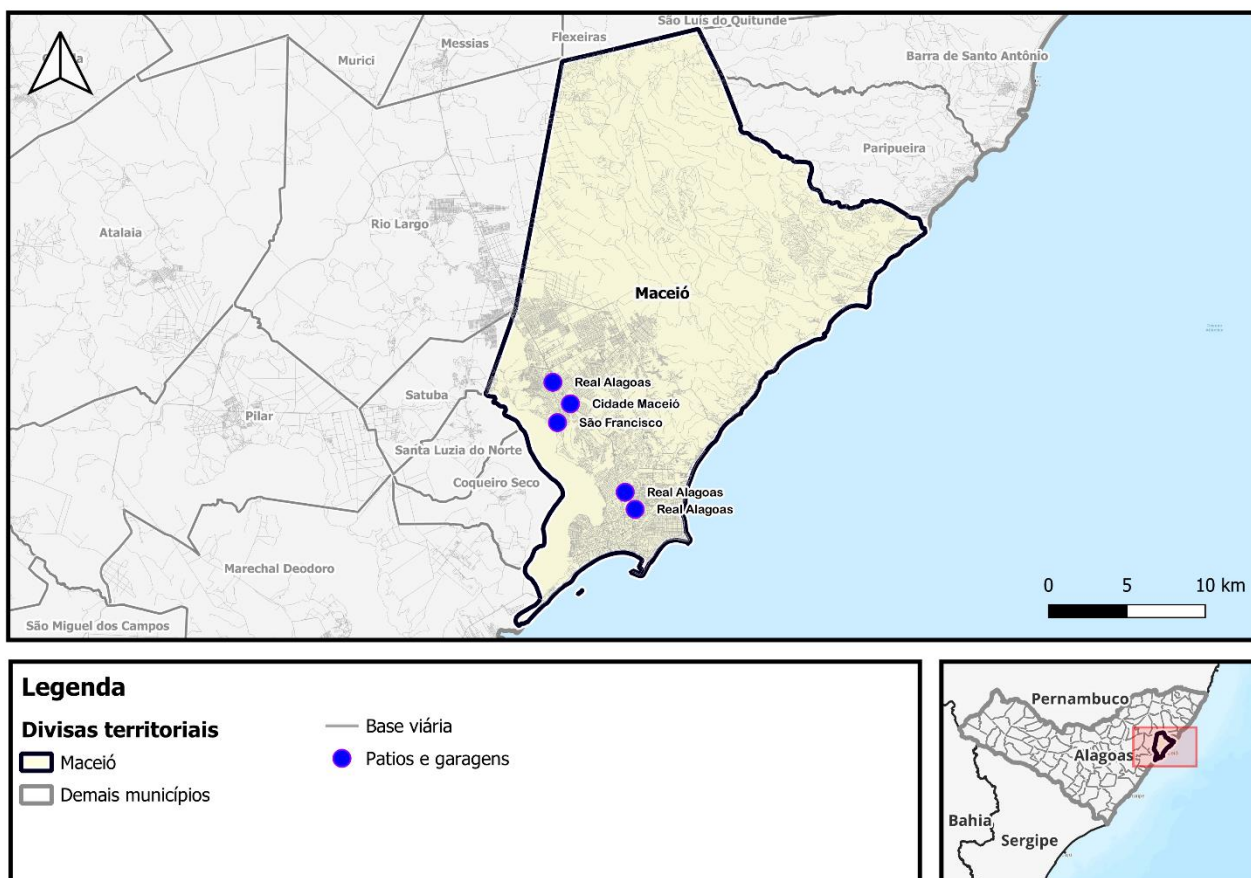
Os veículos climatizados passam a atender as 108 linhas municipais, configurando um reforço de frota orientado à melhoria do conforto e da capacidade. A comunicação oficial da Prefeitura de Maceió destaca atributos como maior capacidade, janelas ampliadas, assentos acolchoados e climatização.

Do ponto de vista operacional, a entrada desses novos veículos climatizados tende a reduzir a idade média da frota e segundo a Prefeitura de Maceió elevar a oferta em horários de pico, especialmente em função dos “rapidões”. A Prefeitura prevê, ainda, uma melhoria na qualidade percebida pelo usuário, com potencial estímulo à migração do transporte individual para o coletivo, contribuindo para a redução de emissões locais e para a mobilidade urbana sustentável.

A Figura 41 mapeia os pátios/garagens das três empresas que operam o transporte público de Maceió. Para a Real Alagoas, além do endereço oficial informado no site (Rua Joana D’Arc, 98, Farol), o Google Maps indica mais dois locais: Av. Muniz Falcão, s/n, Tabuleiro do Martins (ponto mais ao norte) e Travessa Penedo, 1–39, Feitosa (ponto mais ao sul), totalizando três pátios. Para as empresas Cidade Maceió e São Francisco, sem sites institucionais identificados, os endereços foram levantados no Google Maps e no site Ônibus Brasil: Av. Durval Góes Monteiro, 2.545, Tabuleiro do Martins, e Av. Dr. Jorge Montenegro Barros, 3.693, Santa Amélia, respectivamente.

¹¹ Disponível em: <https://maceio.al.gov.br/noticias/dmtt/jhc-entrega-152-novos-onibus-climatizados-e-consolida-investimento-historico-em-transporte-publico>. Acesso em 12/03/2026

Figura 41 - Localização dos pátios e garagens dos ônibus



Fonte: Real Alagoas¹², 2026; site da Ônibus Brasil¹³, em março de 2026; Google Maps março de 2026. Elaboração própria, 2026.

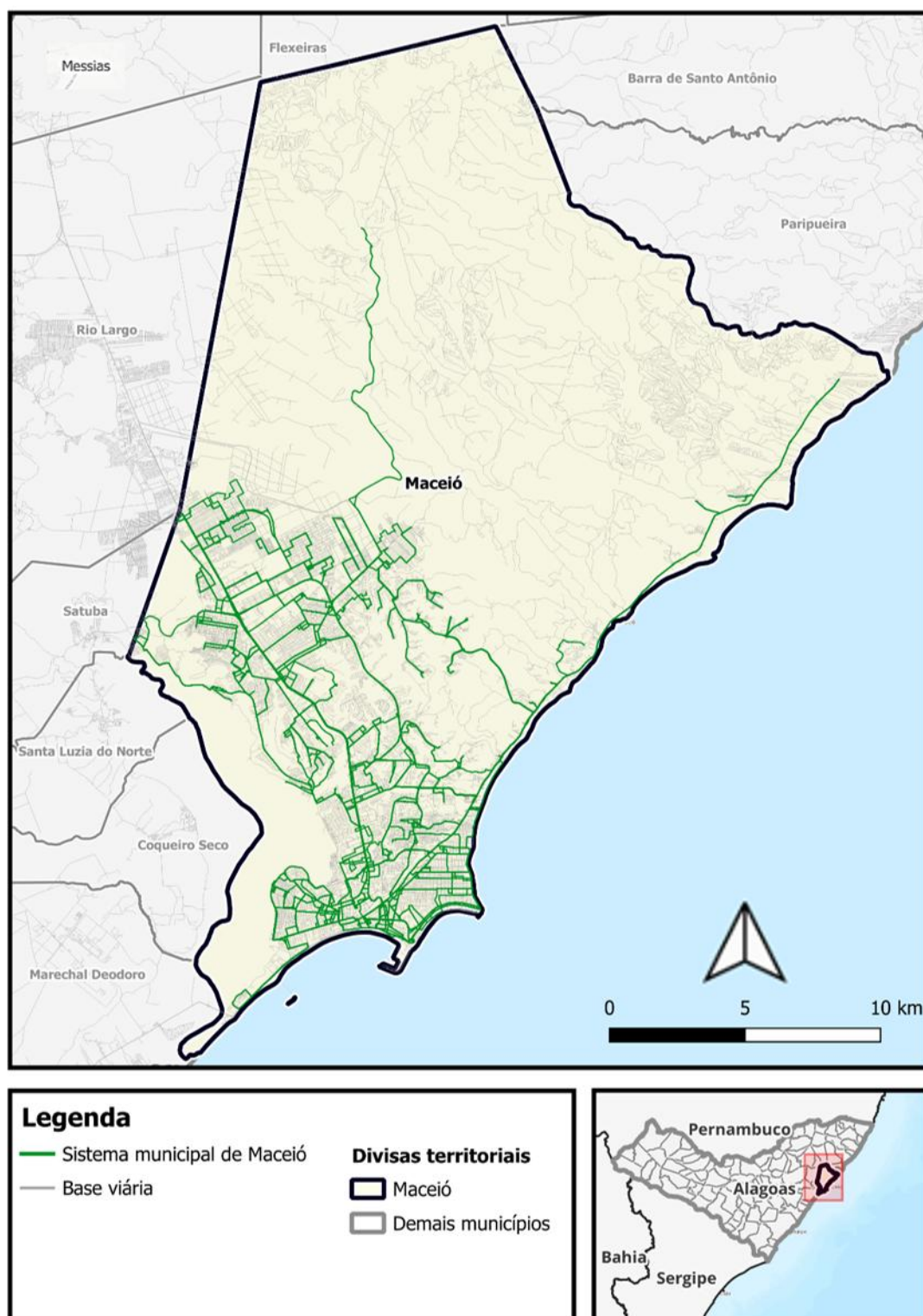
Oferta e cobertura do serviço

O sistema de transporte de Maceió atende grande parte de sua área urbanizada, como representa a Figura 42. A maior parte do sistema é radial, no eixo Norte-Sul, mas existem linhas circulares, transversais e de integração.

¹²Disponível em: <https://www.realalagoas.com.br/>. Acesso em 18/03/2026

¹³Disponível em: <https://onibusbrasil.com/empresa/viacao-cidade-de-maceio> e <https://onibusbrasil.com/empresa/empresa-sao-francisco>. Acesso em 18/03/2026

Figura 42 - Espacialização das linhas de ônibus – Município de Maceió



Fonte: GPS, DMTT – Base de dados: maio/2025. Elaboração própria, 2026.

A Tabela 14 apresenta os dados operacionais de oferta dos serviços, agrupados por empresa operadora, incluindo tipo de veículo, tipo de linha, extensão média das linhas, frota operacional, produção quilométrica e número de viagens em um dia útil típico.

Tabela 14 - Dados operacionais por empresa (dia útil) – Linhas municipais de Maceió

Empresa	Extensão média das linhas (km)	Número de viagens	Frota operacional	Produção quilométrica (km)	Número de linhas
Cidade Maceió	36,79	637	109	28.823	48
Real Alagoas	33,12	1.763	253	55.628	32
São Francisco	39,34	720	130	27.431	28
Total	36,23	3.120	492	111.882	108

Fonte: Sistema de Bilhetagem Eletrônica e GPS, DMTT – Base de dados: maio/2025. Elaboração própria, 2026.

Importante mencionar que as 108 linhas operacionais da tabela acima correspondem àquelas em operação segundo o sistema de bilhetagem eletrônica em maio de 2025, quantidade menor do que as 157 linhas cadastradas no sistema. Isso ocorre porque as demais linhas são subserviços das linhas principais e foram agregadas com elas para as análises.

Em 2014, segundo o estudo do VLT, os sistemas de transportes operavam de maneiras independentes com pouca sinergia entre si. Não havia integrações, exceto nas linhas municipais em que havia a possibilidade de integração intramodal operacional e tarifária nos terminais de integração (Benedito Bentes e Eustáquio Gomes)

Em 2015, segundo a licitação do transporte coletivo municipal de ônibus, a integração entre sistemas de transportes continuou inalterada, não havendo integração tarifária. A diferença ocorre dentro da rede municipal de ônibus, onde passou a ser feita a integração temporal. Essa integração segue as seguintes regras:

- ▣ As integrações podem ocorrer apenas utilizando o cartão Vamu.
- ▣ As integrações devem ocorrer em um intervalo de uma hora e meia.
- ▣ Linhas de uma mesma empresa operadora/mesmo lote podem integrar em qualquer parada.
- ▣ Certas linhas de diferentes empresas operadoras podem integrar de acordo com os critérios do DMTT.

Já em 2026, está em implantação o Sistema Integrado de Mobilidade de Maceió (SIMM), que marca a operacionalização do novo arranjo do transporte coletivo no município. O principal avanço é a adoção da integração temporal entre linhas operadas pelas mesmas empresas, permitindo ao passageiro realizar mais de um embarque pagando apenas uma tarifa dentro de uma janela de 1h30, desde que utilize o cartão eletrônico.

O cartão eletrônico é disponibilizado gratuitamente aos usuários. A integração temporal entrou em fase de testes em 25/01/2026 e vem sendo implementada de forma gradativa pelas linhas de ônibus, com expansão progressiva conforme a validação operacional.

Nesta primeira etapa, tem início a padronização da frota com a nova identidade visual (relatado no item - Frota), acompanhada do atendimento ampliado às exigências de acessibilidade.

Atualmente, a tarifa do sistema é de R\$ 4,00, podendo ser reduzida para R\$ 3,49 caso seja utilizado o cartão Vamu-Cidadão. Os estudantes, desde 2021, tem direito ao Passe-Livre, totalizando 44 (quarenta e quatro) créditos estudantis gratuitos, após este limite, o estudante ainda pode adquirir 36 créditos eletrônicos estudantis no valor de 50% da tarifa vigente, até o limite total 80 (oitenta) créditos mensais. Outra particularidade do sistema municipal de ônibus está na gratuidade durante os domingos desde 2022.

Na Tabela 15 e Gráfico 9 é apresentado o histórico tarifário das linhas do município de Maceió desenvolvido a partir da pesquisa de notícias (na ausência de fontes oficiais) e sites oficiais.

Tabela 15 - Histórico tarifário – Linhas municipais de Maceió

Ano	Tarifa regular ¹⁴	Cartão Vamu Cidadão ¹⁵	Cartão Vamu Escolar
2010	R\$ 2,00	-	-
2011	R\$ 2,00	-	-
2012	R\$ 2,10	-	-
2013	R\$ 2,30	-	-
2014	R\$ 2,50	-	-
2015	R\$ 2,75	-	-

¹⁴ Desde 2022, o transporte coletivo municipal é gratuito durante os domingos

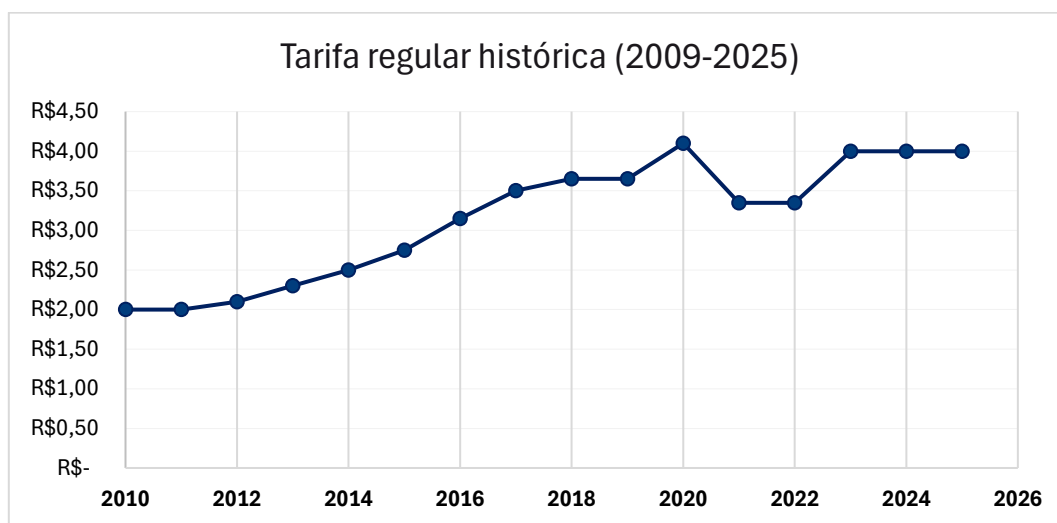
¹⁵ Redução de tarifa com o uso do cartão Vamu-Cidadão começa a ocorrer a partir do ano de 2023

Ano	Tarifa regular ¹⁴	Cartão Vamu Cidadão ¹⁵	Cartão Vamu Escolar
2016	R\$ 3,15	-	-
2017	R\$ 3,50	-	-
2018	R\$ 3,65	-	-
2019	R\$ 3,65	-	-
2020	R\$ 4,10	-	-
2021	R\$ 3,35	-	R\$ 1,67
2022	R\$ 3,35	-	R\$ 1,67
2023	R\$ 4,00	R\$ 3,49	R\$ 2,00
2024	R\$ 4,00	R\$ 3,49	R\$ 2,00
2025	R\$ 4,00	R\$ 3,49	R\$ 2,00*

* Conforme políticas do VAMU, todo estudante tem direito a 80 viagens mensais, sendo 44 gratuitas, por meio do Passe Livre, e 36 pagando 50% do valor da tarifa vigente.

Fonte: Notícias 2010 – 2024 e VAMU Mobilidade¹⁶, 2026. Elaboração própria, 2026.

Gráfico 9 - Evolução das tarifas regulares – Linhas municipais de Maceió



Fonte: Notícias 2010 – 2024 e VAMU Mobilidade¹⁷, 2026. Elaboração própria, 2026.

Análise de sobreposição entre os sistemas de ônibus municipais

Essa análise permite identificar sobreposições de itinerários e áreas com menor cobertura, servindo de base para análises de conectividade e otimização da rede.

¹⁶ <https://vamumobilidade.com.br/?s=tarifa>. Acesso em 18/03/2026

¹⁷ <https://vamumobilidade.com.br/?s=tarifa>. Acesso em 18/03/2026

A análise de sobreposição de linhas consiste em atribuir a cada segmento de reta da rede viária o número de linhas de ônibus distintas que percorrem aquele trecho, gerando um mapa de intensidade da oferta distribuído sobre a malha viária do município.

Trechos da rede viária com elevado número de linhas sobrepostas indicam a existência de corredores de alta concentração de oferta. Nesses eixos, múltiplas linhas percorrem o mesmo trecho, o que produz efeitos operacionais e territoriais relevantes para o diagnóstico do sistema.

Do ponto de vista da oferta efetiva ao usuário, a sobreposição de linhas em um mesmo corredor reduz o *headway* efetivo daquele eixo, mesmo que cada linha individualmente opere com intervalos longos, a combinação dos *headways* de diversas linhas resulta em menor tempo de espera para o usuário que utiliza aquele trecho.

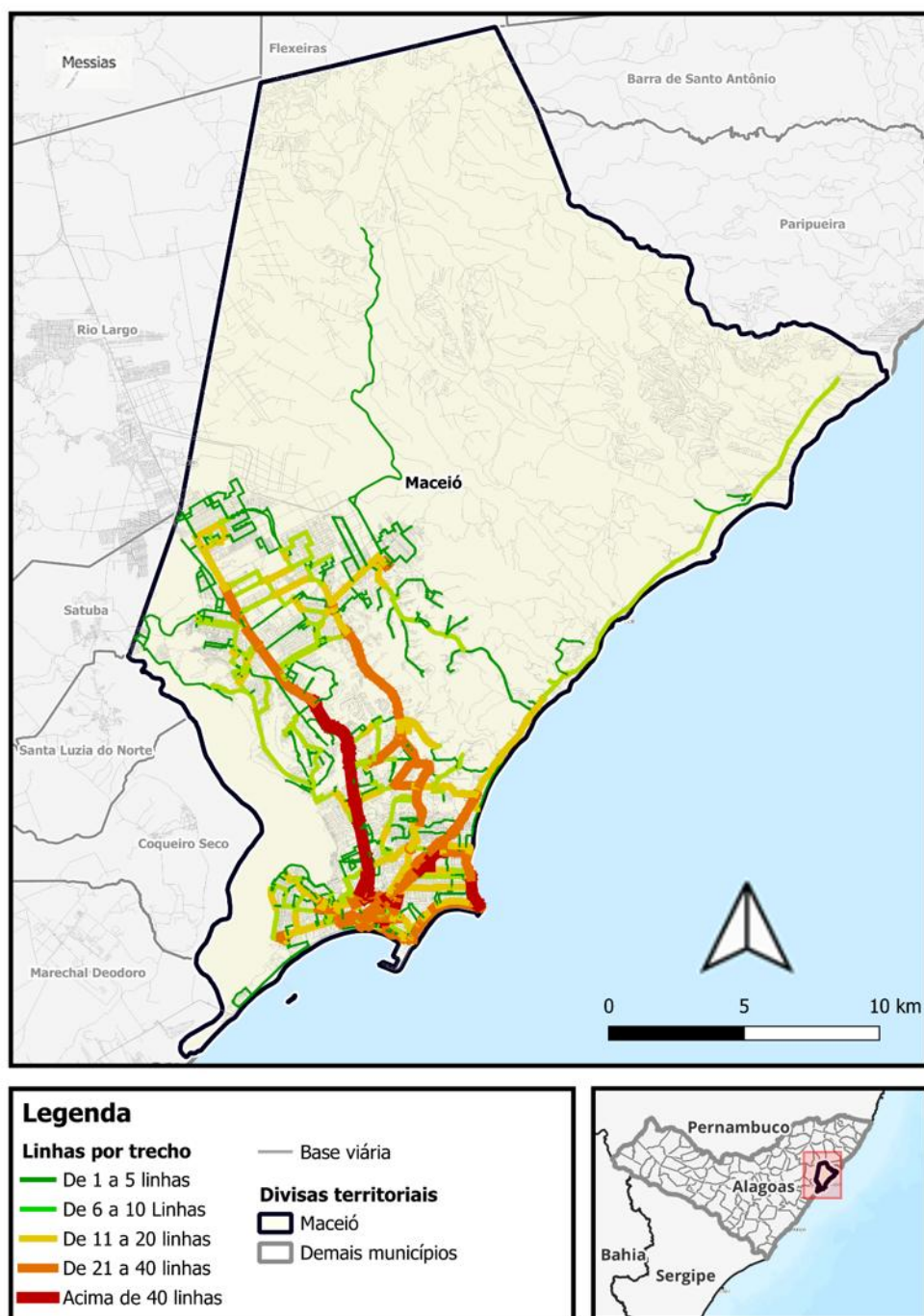
Do ponto de vista da operação, a sobreposição pode ter caráter de redundância operacional, onde múltiplas linhas percorrem o mesmo trecho servindo essencialmente os mesmos pares origem-destino, sem ganho de cobertura territorial, ou caráter estrutural planejado, onde a concentração de linhas é intencional e compatível com a demanda de passageiros e capacidade viária (infraestruturas diversas: corredores, BRTs e faixas exclusivas).

No caso do município de Maceió, as linhas de ônibus possuem uma extensão total de aproximadamente 4.985 km percorrendo 560 km de vias da rede viária. Dessa extensão de vias, cerca de 439 km (78,4%) possuem pelo menos duas linhas de ônibus, 316 km (56,4%) possuem pelo menos cinco, 198 km (35,4%) possuem pelo menos 10 e 100,8 km (18,0%) possuem pelo menos 20 linhas de ônibus.

Essa sobreposição ocorre pela forte concentração das linhas em eixos radiais convergentes ao centro do município, explicitado, principalmente pelos eixos estruturantes da Avenida Fernandes Lima, Avenida Menino Marcelo e Avenida Comendador Gustavo Paiva, conforme a Figura 43.

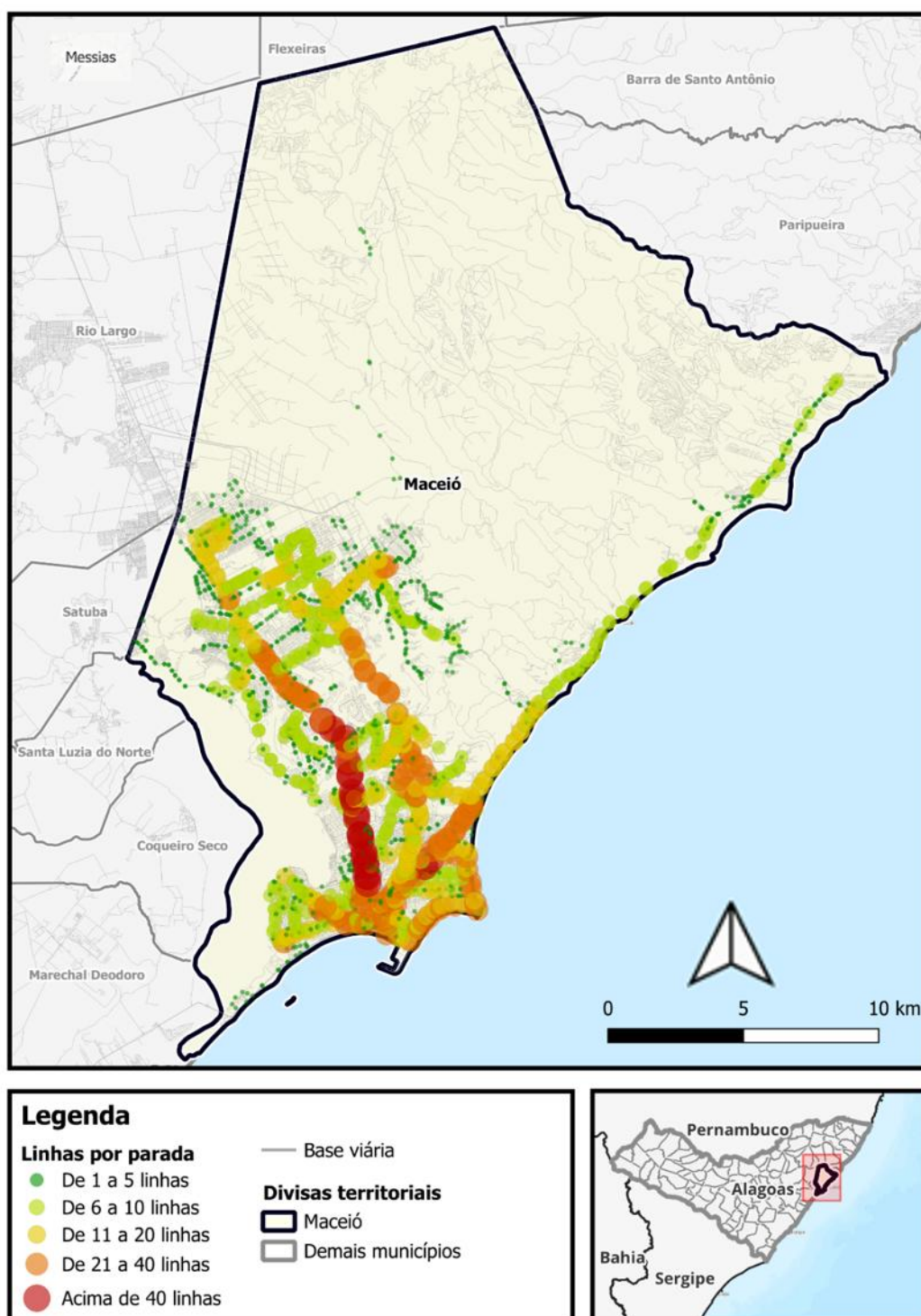
Além disso, de forma análoga, a Figura 44, de linhas por parada de ônibus, corrobora com as afirmações realizadas na análise de sobreposição por trecho viário, onde as linhas se concentram nos eixos estruturantes do município.

Figura 43 - Linhas por trecho - Linhas municipais de Maceió



Fonte: GPS, DMTT – Base de dados: maio/2025. Elaboração própria, 2026.

Figura 44 - Linhas por parada - Linhas municipais de Maceió



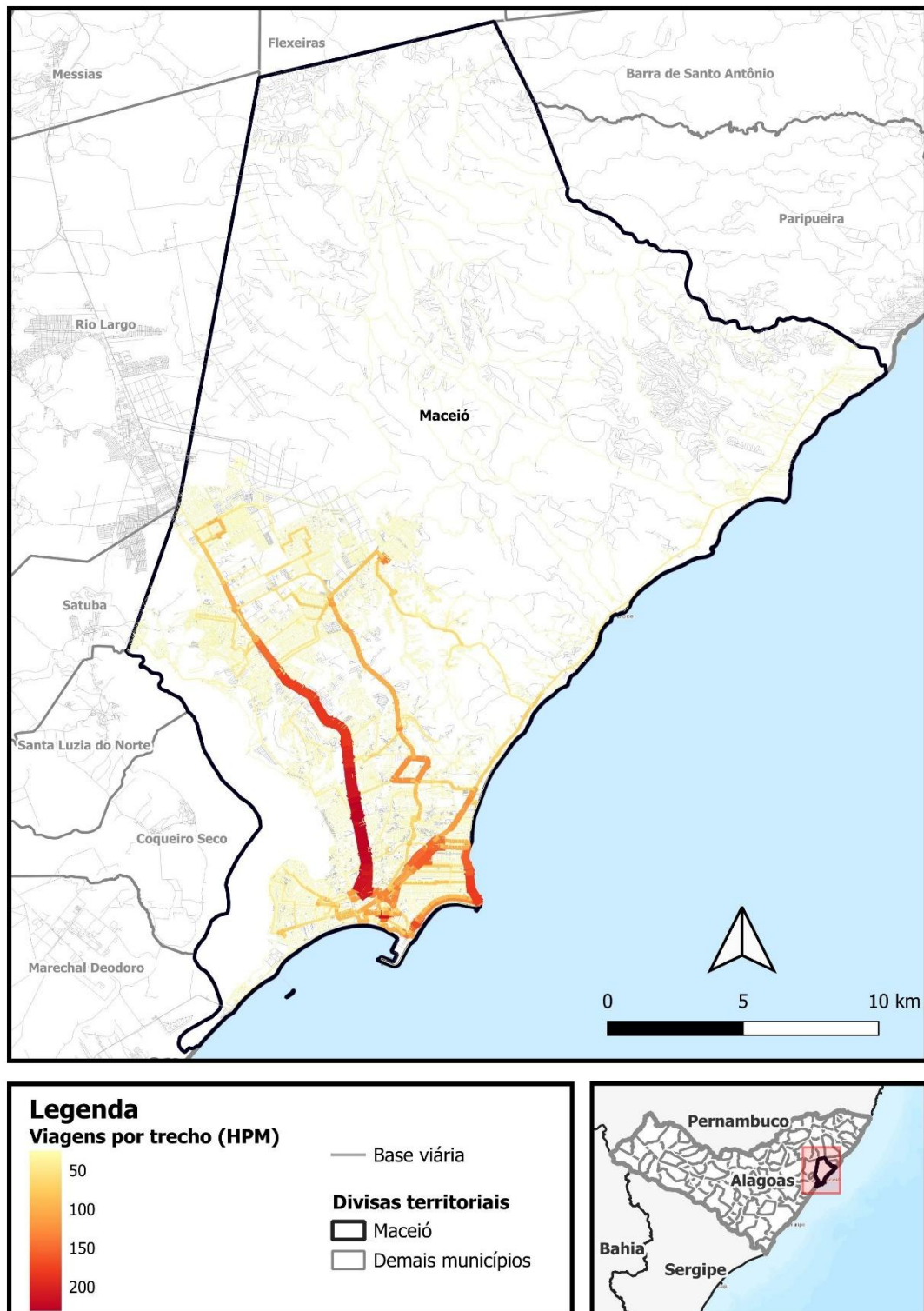
Fonte: GPS, DMTT – Base de dados: maio/2025. Elaboração própria, 2026.

A Figura 45 indica o número de viagens por hora do pico da manhã (HPM) em cada segmento da malha viária atendida pelo sistema municipal. As cores e espessuras das linhas representam faixas

de viagens, onde tons mais escuros e traços mais espessos sinalizam maior volume de ônibus por trecho, enquanto tons mais claros e traços mais finos correspondem a fluxos menores.

Observa-se, dessa forma, que alguns eixos concentram maior volume de atendimentos, enquanto outros apresentam valores inferiores. Destacam-se, por um lado, os trechos litorâneos do município de Maceió e, por outro, os eixos estruturantes, as principais vias, evidenciando a coerência com o que está descrito anteriormente.

Figura 45 - Oferta de viagens na HPM das linhas de ônibus por trecho viário - Sistema Municipal



Fonte: Elaboração própria, 2026.

■ **Acessibilidade espacial ao sistema de transporte coletivo**

A acessibilidade espacial é a dimensão mais diretamente associada à estrutura da oferta do sistema de transporte público coletivo. Ela expressa o grau de proximidade entre os pontos de acesso à rede (paradas, terminais e estações) e a população ou o conjunto de atividades urbanas. Seu estudo é fundamental para identificar áreas de déficit de cobertura e subsidiar decisões de expansão, remanejamento ou densificação da rede de Transporte Público Coletivo (TPC).

Para o presente estudo, a acessibilidade pedestre ao Transporte Público Coletivo (TPC) foi calculada por meio da teoria dos grafos, com aplicação do algoritmo de *Dijkstra* multi-fonte à rede viária do município. Essa abordagem supera as limitações dos métodos baseados em raio euclidiano ao computar a distância mínima de caminhada real, percorrida sobre a malha de vias, considerando a geometria do sistema viário e as discontinuidades da rede de pedestres.

O cálculo foi executado nas seguintes etapas:

- Vinculação das paradas à rede viária: cada parada de ônibus de coordenadas fornecidas pelo DMTT foi vinculada ao local mais próximo da rede viária do *OpenStreetMap*, estabelecendo os pontos de origem do cálculo de distâncias.
- Mensuração da distância entre nó e parada: o algoritmo de *Dijkstra* foi executado a partir de todos os nós de parada da rede, propagando-se pela malha viária e calculando, para cada nó da rede, a distância mínima de caminhada até a parada mais próxima.
- Conversão de distância em tempo de caminhada: a distância mínima em metros foi convertida em tempo de caminhada adotando-se a velocidade de 4 km/h. Esse valor corresponde a um padrão conservador, adequado para populações urbanas.
- Indicador territorial de acessibilidade ao transporte público: são criados 5 intervalos de tempo de caminhada para classificar a acessibilidade do nó da rede viária à parada de ônibus mais próxima, conforme apresentado no Quadro 20.

Quadro 20 - Níveis acessibilidade

Nível	Tempo de caminhada	Interpretação
Excelente	Inferior ou igual a 5 min	Alta acessibilidade
Bom	5 – 10 min	Intervalo confortável para usuários
Moderado	10 – 15 min	Limite aceitável para maioria dos usuários

Fraco	15 – 20 min	Dificuldade de acesso ao Transporte Público Coletivo (TPC)
Muito Fraco	Superior a 20 min	Área mal atendida

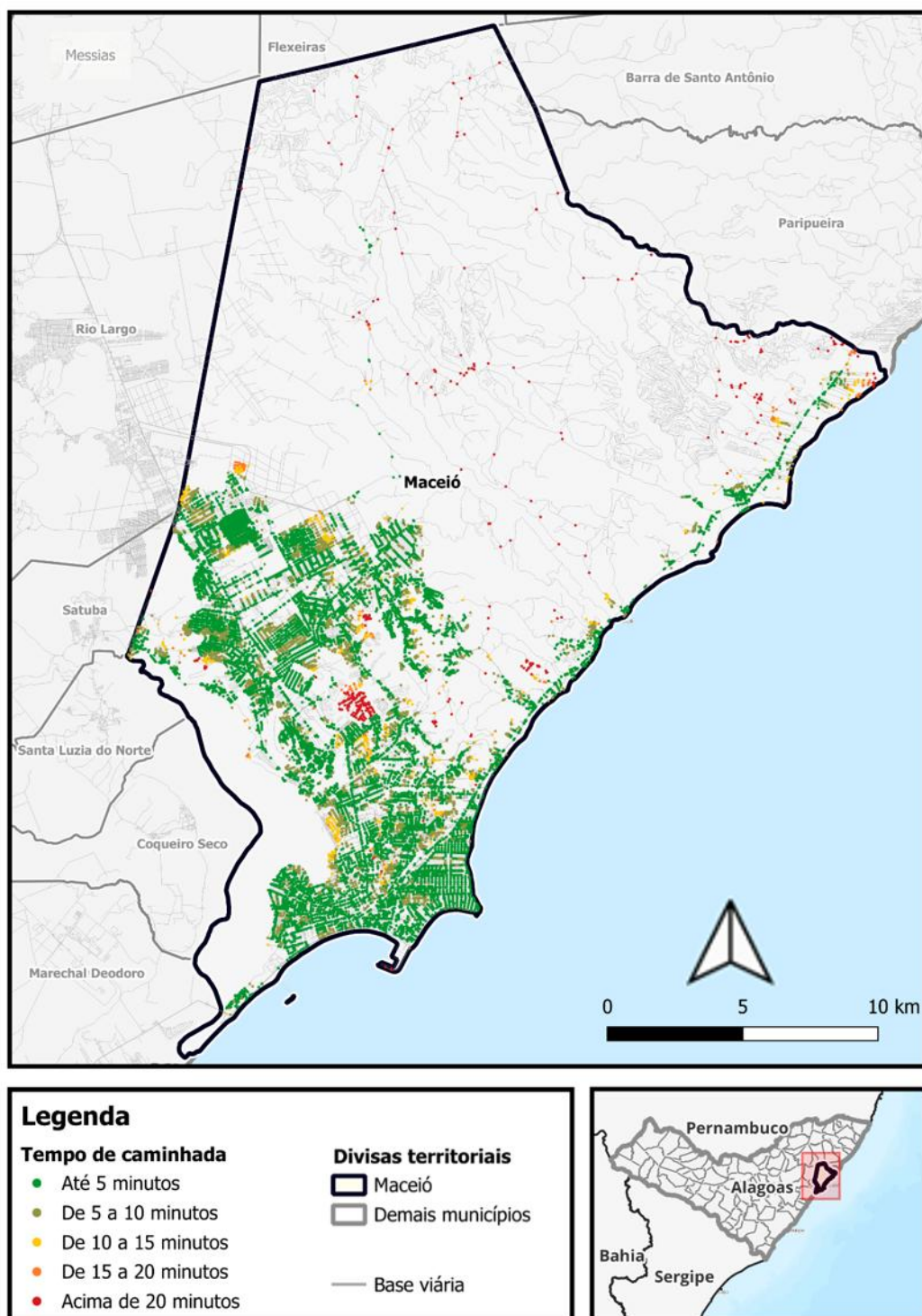
Fonte: Elaboração própria, 2026.

O tempo de caminhada médio entre os nós e a parada de ônibus mais próxima é de 4,6 minutos. Sendo 74,1% dos nós acessíveis a algum ponto de ônibus em até 5 minutos de caminhada, 93,3% dos nós são acessíveis em até 10 minutos, 96,7% em até 15 minutos, e 97,5% em até 20 minutos. Tal resultado é igualmente representado na Figura 46.

É importante ressaltar que a densidade de nós da rede viária OSM é significativamente maior nas áreas de malha urbana consolidada, onde a cobertura cartográfica é mais completa e a própria infraestrutura viária é mais densa. Nas áreas rurais e periurbanas, a menor representatividade dos nós na rede implica que o indicador de tempo de caminhada calculado pode subestimar as distâncias reais percorridas. Por essa razão, a análise de acessibilidade espacial tem maior confiabilidade e precisão quanto mais urbana área for.

Essa limitação acaba por ser uma vantagem metodológica. A menor representatividade de nós nas áreas rurais não se torna um viés problemático, pois a própria densidade de nós é um proxy da urbanização e, conseqüentemente, da concentração populacional. Áreas com alta densidade de nós tendem a concentrar maior população, que é exatamente o universo de interesse da análise de acessibilidade ao Transporte Público Coletivo (TPC) urbano. Portanto, o método naturalmente pondera mais as áreas onde o indicador é mais relevante.

Figura 46 - Tempo de caminhada médio entre os nós e a parada de ônibus mais próxima



Fonte: Elaboração própria, 2026.

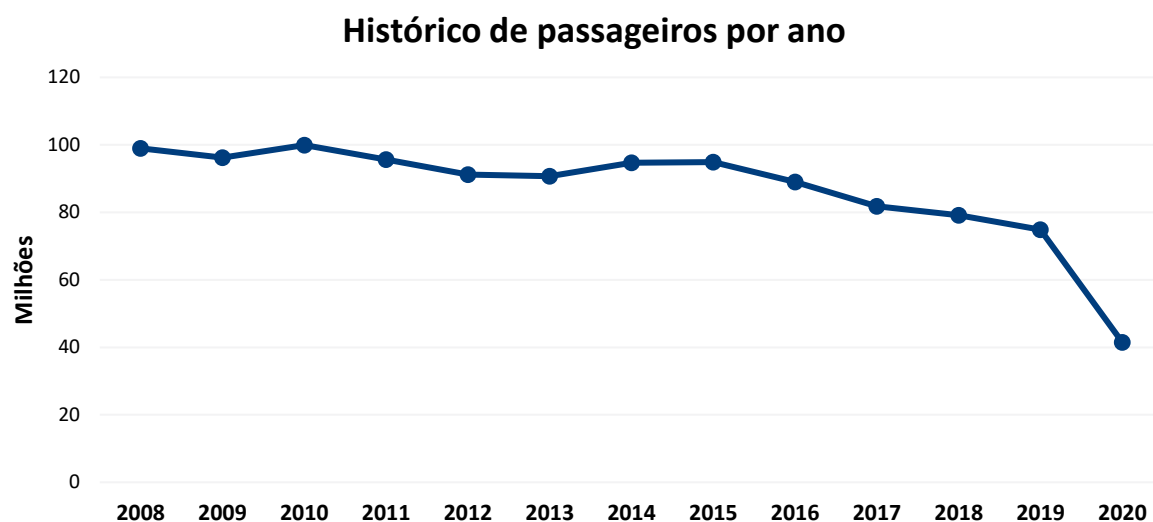
▣ Caracterização da Demanda

Essa subseção baseia-se, em grande medida, nos dados do Sistema de Bilhetagem Eletrônica de Maceió fornecidos pela DMTT e site oficial da Prefeitura de Maceió, que serviram como principais fontes para as análises realizadas.

Para apresentar de forma clara a dinâmica recente da demanda, os **Gráficos 10 e 11** reúnem a evolução anual de passageiros transportados. Com base em consultas ao site do DMTT, autoridade responsável pelo transporte coletivo municipal por ônibus, foi compilado o histórico de 2008 a 2020. Para os anos de 2023, 2024 e 2025, foram utilizados dados encaminhados pelo DMTT especificamente para este estudo. Trata-se, contudo, de séries incompletas: em 2023, a cobertura vai de julho a dezembro; em 2024, de janeiro a novembro; e, em 2025, de janeiro a agosto. Essa descontinuidade temporal deve ser considerada na interpretação dos resultados, sobretudo em comparações anuais e na extrapolação de tendências. Apesar disso, foi possível estimar a demanda mensal e elaborar um gráfico da evolução histórica da demanda até 2025.

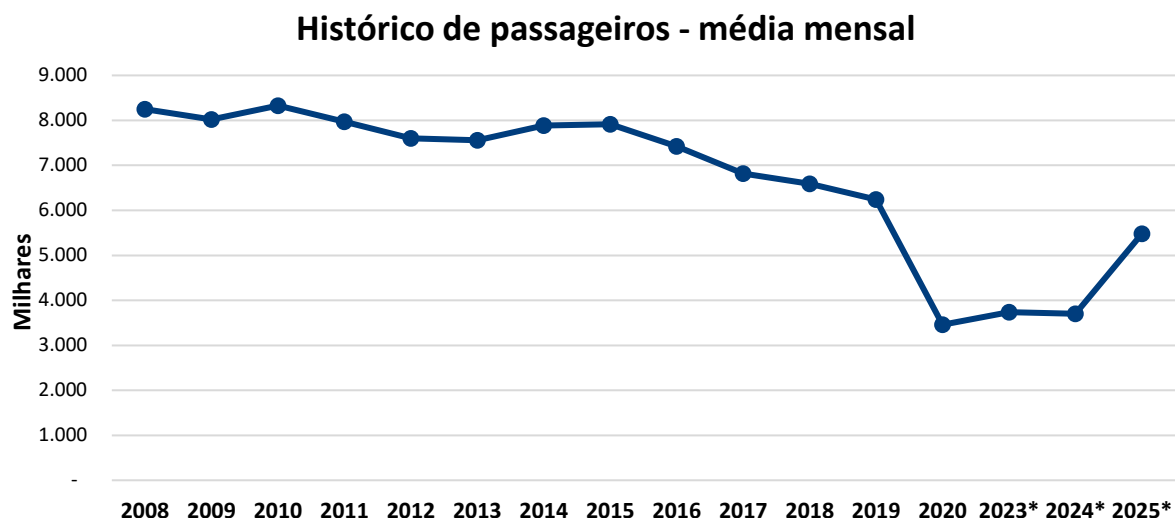
Nos gráficos correspondentes, observa-se um padrão alinhado ao verificado na maioria dos sistemas de transporte coletivo no Brasil: quedas sucessivas entre 2016 e 2020, com acentuada contração em 2020 devido à pandemia de COVID-19. A partir daí, a demanda de Maceió apresenta retomada gradual. Embora ainda não tenha alcançado o patamar de 2016, a trajetória recente indica crescimento consistente, porém em ritmo moderado.

Gráfico 10 - Evolução dos passageiros transportados nas linhas municipais de Maceió até 2020



Fonte: DMTT, 2026 – Arquivo: Frota, Passageiros e Km.xlsx. Elaboração própria, 2026.

Gráfico 11 - Evolução dos passageiros transportados nas linhas municipais de Maceió até 2025



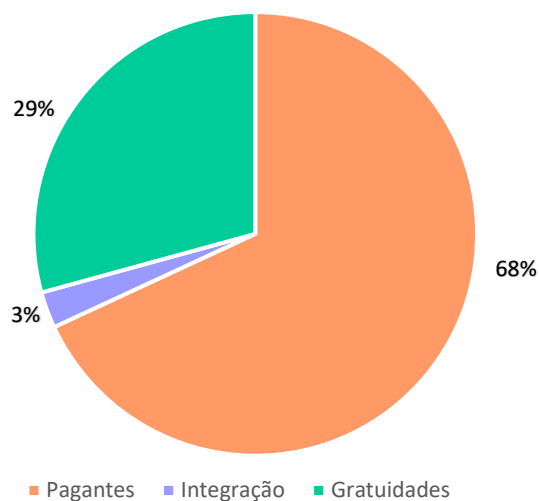
Fonte: DMTT, 2026¹⁸; dados de 2023/2024 – Arquivo: Frota, Passageiros e Km.xlsx. Elaboração própria, 2026.

* Calculada média mensal a partir de dados de períodos parciais - Dados do ano de 2023 referem-se somente ao período de julho a dezembro, dados do ano de 2024 de janeiro a novembro e dados de 2025 de janeiro a agosto.

O Gráfico 12 apresenta a distribuição da demanda de passageiros por tipo de uso, agregada por empresa operadora e discriminada entre pagantes, integrações tarifárias e gratuidades, com base em dados da DMTT referentes a outubro de 2024. No grupo de gratuidades, estão incluídas as seguintes categorias: Escolar Gratuito, Sênior, Correios, Especial, Funcional, Órgão Gestor e outros. A partir desses registros, observa-se que 29% dos usuários realizam viagens gratuitas, enquanto 71% pagam tarifa. Entre os pagantes, apenas 3% utilizam integração tarifária.

18 Disponível: <https://noi.maceio.br/dmttonline/Home/Grafico>. Acesso em 19/03/2026

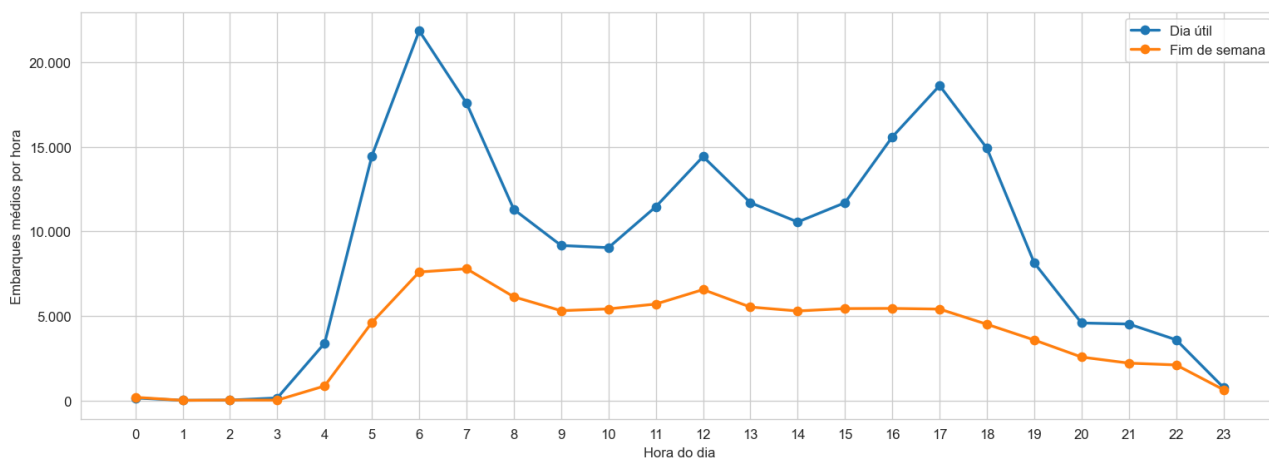
Gráfico 12 - Distribuição percentual das categorias de pagamento para o sistema de transporte coletivo municipal de ônibus – outubro de 2024



Fonte: DMTT, 2026 – Arquivo: LINHAS - INFO_Itens16_18. Elaboração própria, 2026.

O Gráfico 13 apresenta uma comparação da média de embarques por hora em dias úteis e fins de semana. Observa-se que, nos dias úteis, a demanda é marcadamente concentrada no pico da manhã entre 5h e 8h, com o maior volume do dia entre 6 e 7 horas, seguida de um entropico entre 11h e 13h e um pico da tarde entre 16h e 19h, inferior ao da manhã. Nos fins de semana, a curva permanece mais estável ao longo do dia, com menor amplitude entre horários de pico e vale, refletindo padrões de deslocamento menos atrelados a atividades laborais e escolares.

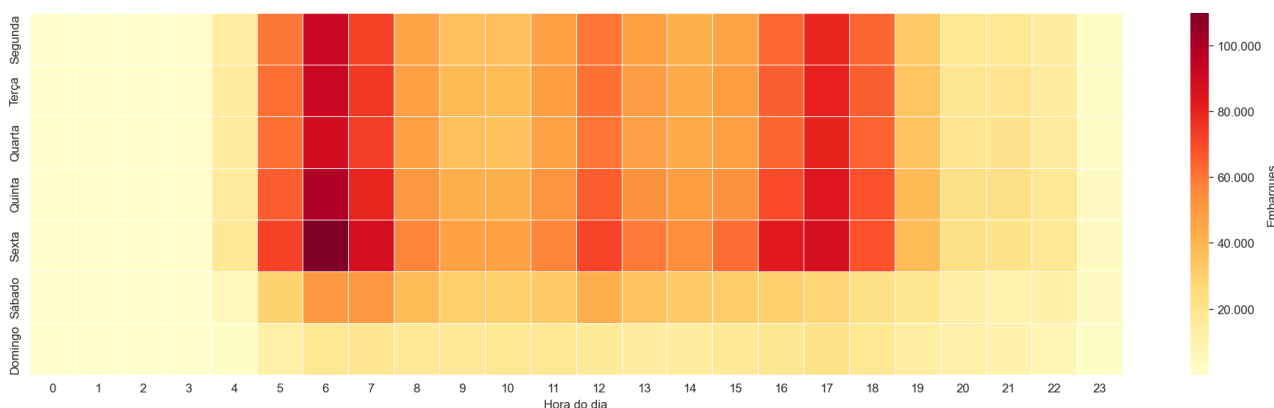
Gráfico 13 - Curva horária de embarques – dia útil x fim de semana



Fonte: Sistema de Bilhetagem Eletrônica, DMTT – Base de dados: maio/2025. Elaboração própria, 2026.

O Gráfico 14 apresenta a distribuição de embarques por hora em cada dia da semana utilizando uma escala de cor em que tons mais vermelhos indicam maior intensidade e tons próximos ao amarelo indicam menor volume, o mapa de calor. O padrão revela que segunda, terça, quarta e quinta apresentam perfis similares, com picos concentrados nas primeiras horas da manhã e no final da tarde. A sexta-feira se destaca como o dia mais carregado, sugerindo maior volume de deslocamentos, possivelmente por acúmulo de atividades no fim da semana e maior ocorrência de deslocamentos não cotidianos ao final do dia.

Gráfico 14 - Intensidade horária de embarques por dia da semana

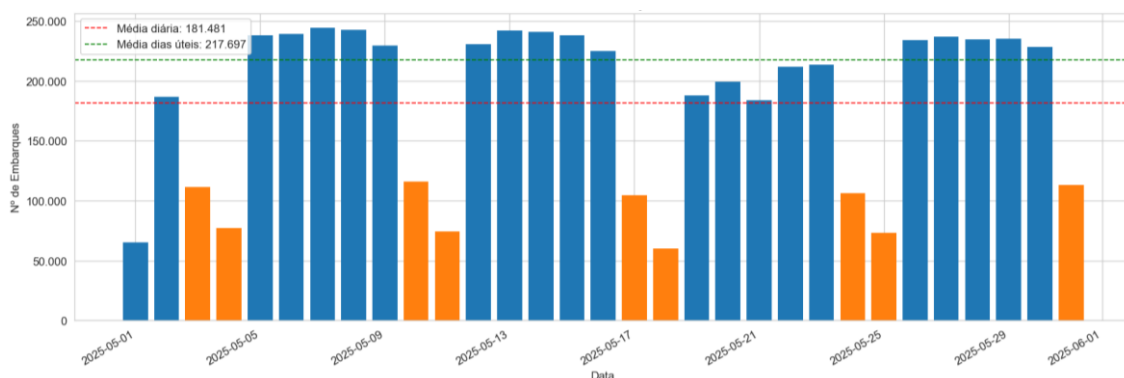


Fonte: Sistema de Bilhetagem Eletrônica DMTT – Base de dados: maio/2025. Elaboração própria, 2026.

O Gráfico 15 apresenta a série de embarques diários ao longo de maio/2025. Observa-se a média diária do mês, que inclui dias úteis e fins de semana, e as oscilações típicas entre dias úteis de uma

mesma semana. Os resultados indicam uma média diária de 181,4 mil embarques considerando o mês inteiro e uma média diária de dias úteis de 217,6 mil embarques, evidenciando a diferença de patamar entre períodos úteis e não úteis.

Gráfico 15 - Demanda diária de embarques – maio/2025 (SBE)

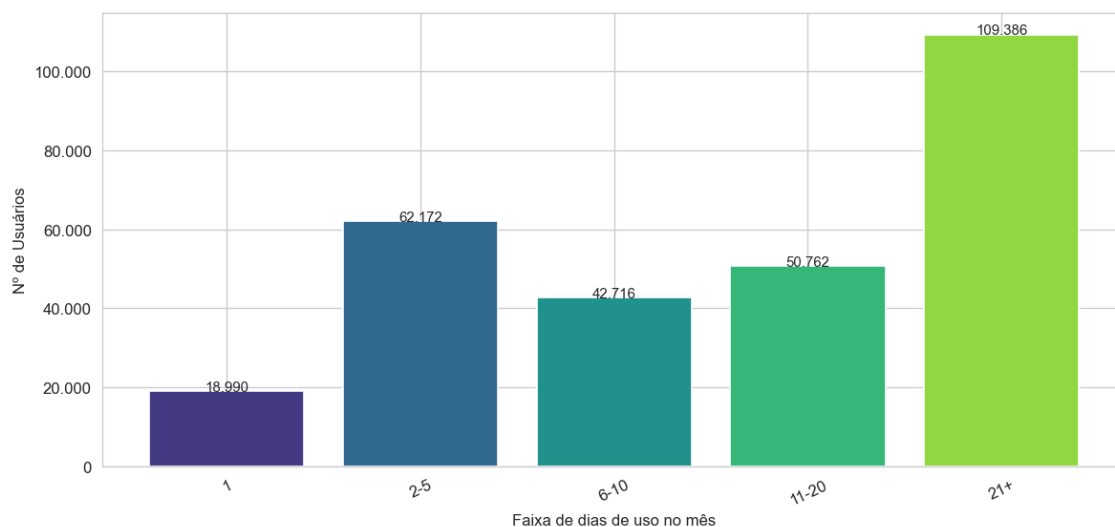


Fonte: Sistema de Bilhetagem Eletrônica, DMTT – Base de dados: maio/2025. Elaboração própria, 2026.

Ao segmentar os passageiros por número de viagens realizadas em um mês, é possível identificar a base de usuários frequentes, que concentra grande parte dos embarques e demanda regularidade e capacidade nos horários de pico, bem como os usuários ocasionais, mais sensíveis à conveniência, integração e informação em tempo real.

O Gráfico 16 agrupa os usuários segundo o número de utilizações realizadas durante um mês, retratando a intensidade de uso do sistema. A distribuição mostra maior concentração no grupo de 21 ou mais vezes, indicando uma base expressiva de usuários frequentes. Em seguida, destaca-se o grupo de 2 a 5 vezes, sugerindo contingente relevante de usuários ocasionais. O terceiro maior grupo situa-se entre 11 e 20 vezes no mês, perfil intermediário que pode representar usuários com padrões semanais menos rígidos ou com combinações modais.

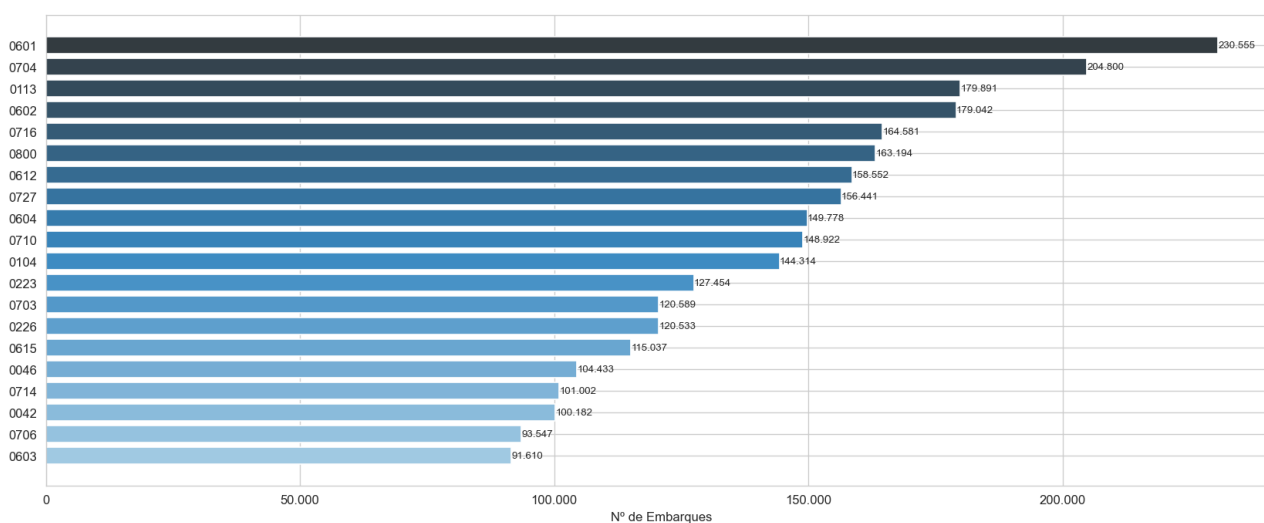
Gráfico 16 - Perfil de frequência de uso mensal dos usuários



Fonte: Sistema de Bilhetagem Eletrônica, DMTT – Base de dados: maio/2025. Elaboração própria, 2026.

O Gráfico 17 lista as 20 linhas com maiores volumes de embarques no mês de referência, evidenciando a concentração da demanda em segmentos específicos da rede. Essa hierarquia de volumes auxilia a priorização de linhas de maior demanda e orienta a avaliação de intervenções quando necessárias, como reforço de frota em horários críticos, ajuste de partidas, melhorias de regularidade e adequações de infraestrutura em pontos de parada e terminais associados.

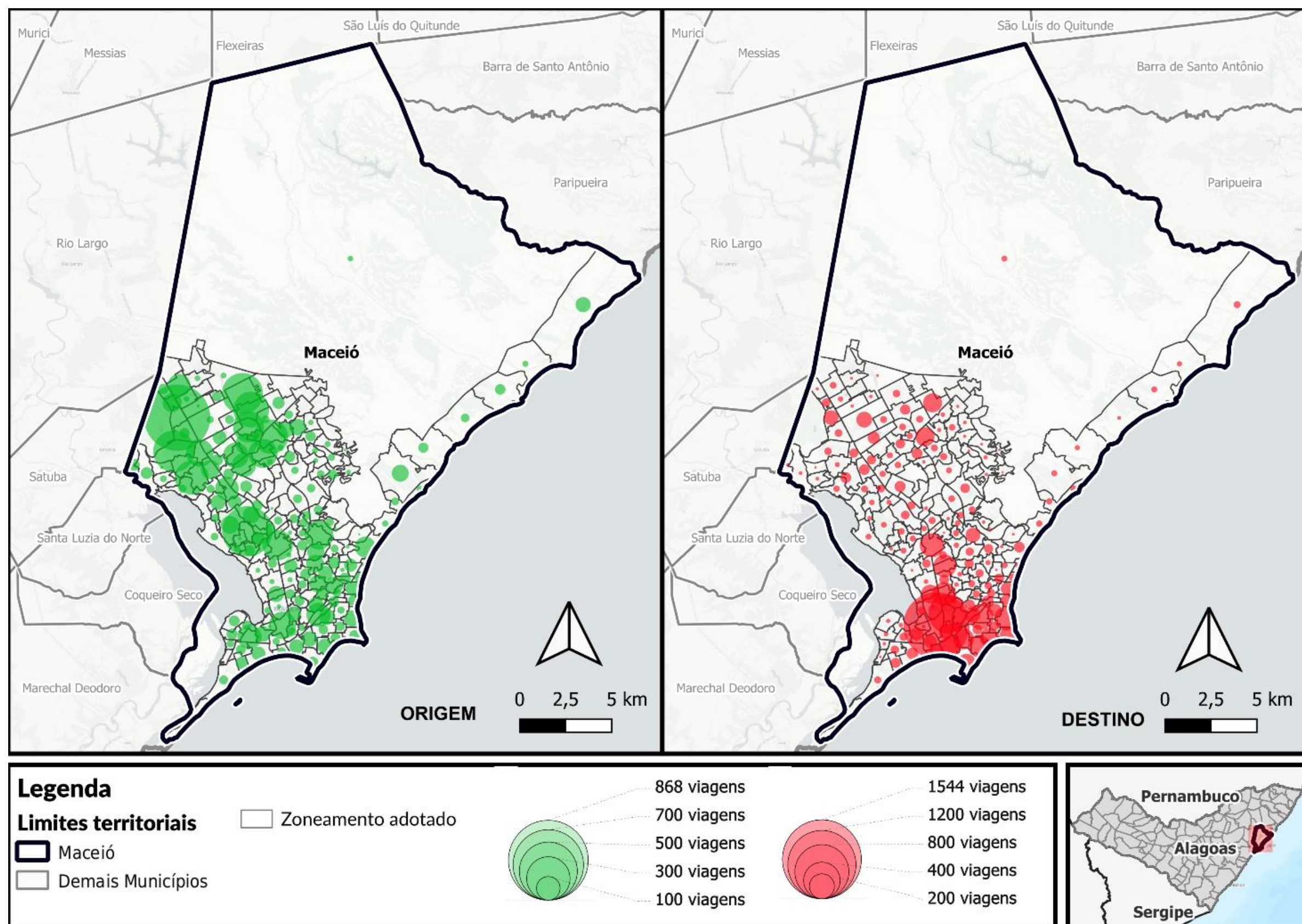
Gráfico 17 - Top 20 linhas por volume de embarques – maio/2025



Fonte: Sistema de Bilhetagem Eletrônica, DMTT – Base de dados: maio/2025. Elaboração própria, 2026.

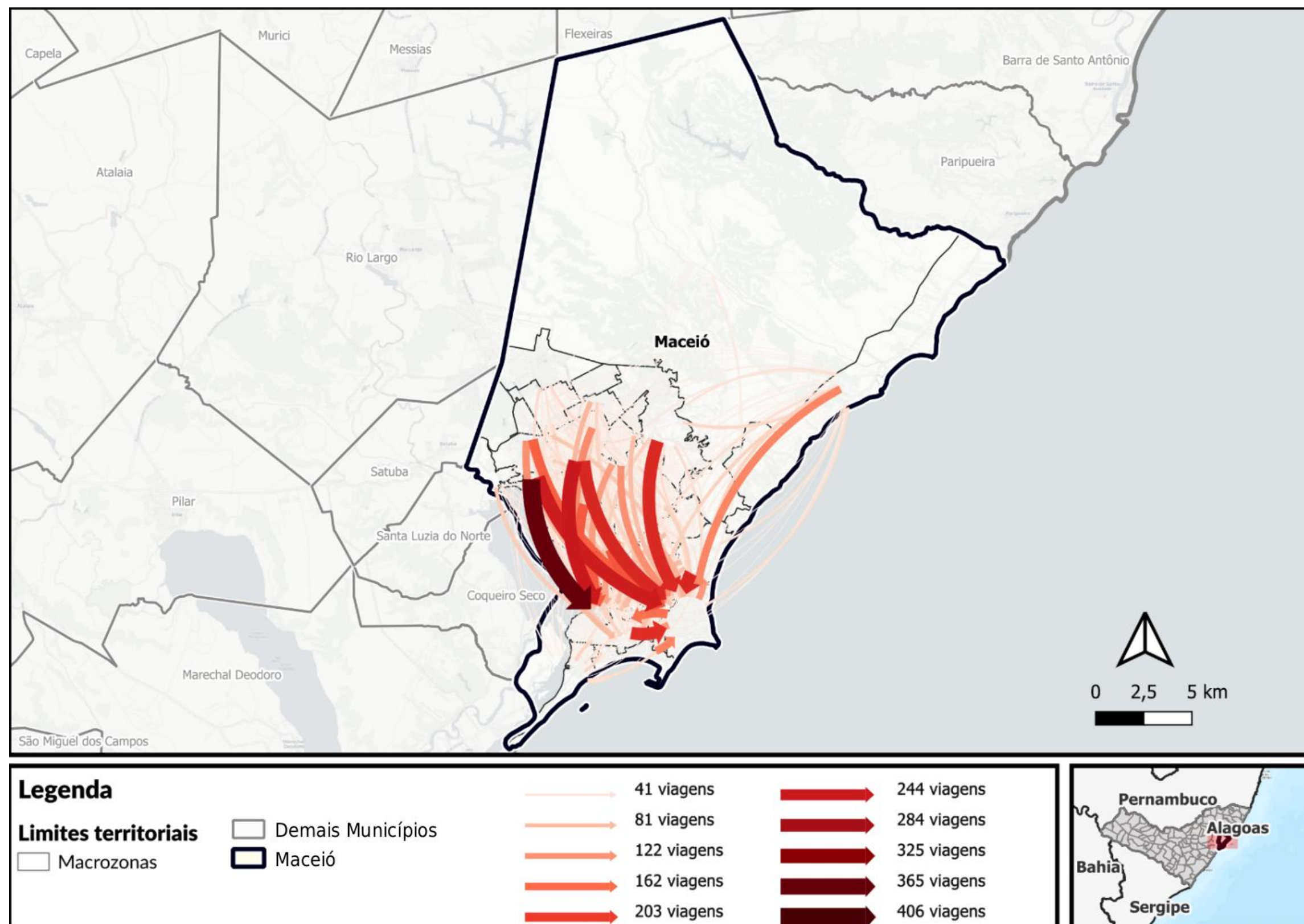
A análise da matriz origem-destino elaborada a partir dos dados do Sistema de Bilhetagem Eletrônica evidencia um padrão de deslocamentos fortemente concentrado na região central de Maceió. No período de pico da manhã (Figura 47 e Figura 48), as viagens apresentam origens dispersas pelas diversas regiões do município e destinos predominantemente direcionados à área central, principal polo de empregos, serviços e atividades urbanas.

Figura 47 - Viagens por Origem e por Destino - Hora pico manhã (6 horas)



Fonte: Elaboração própria, 2026.

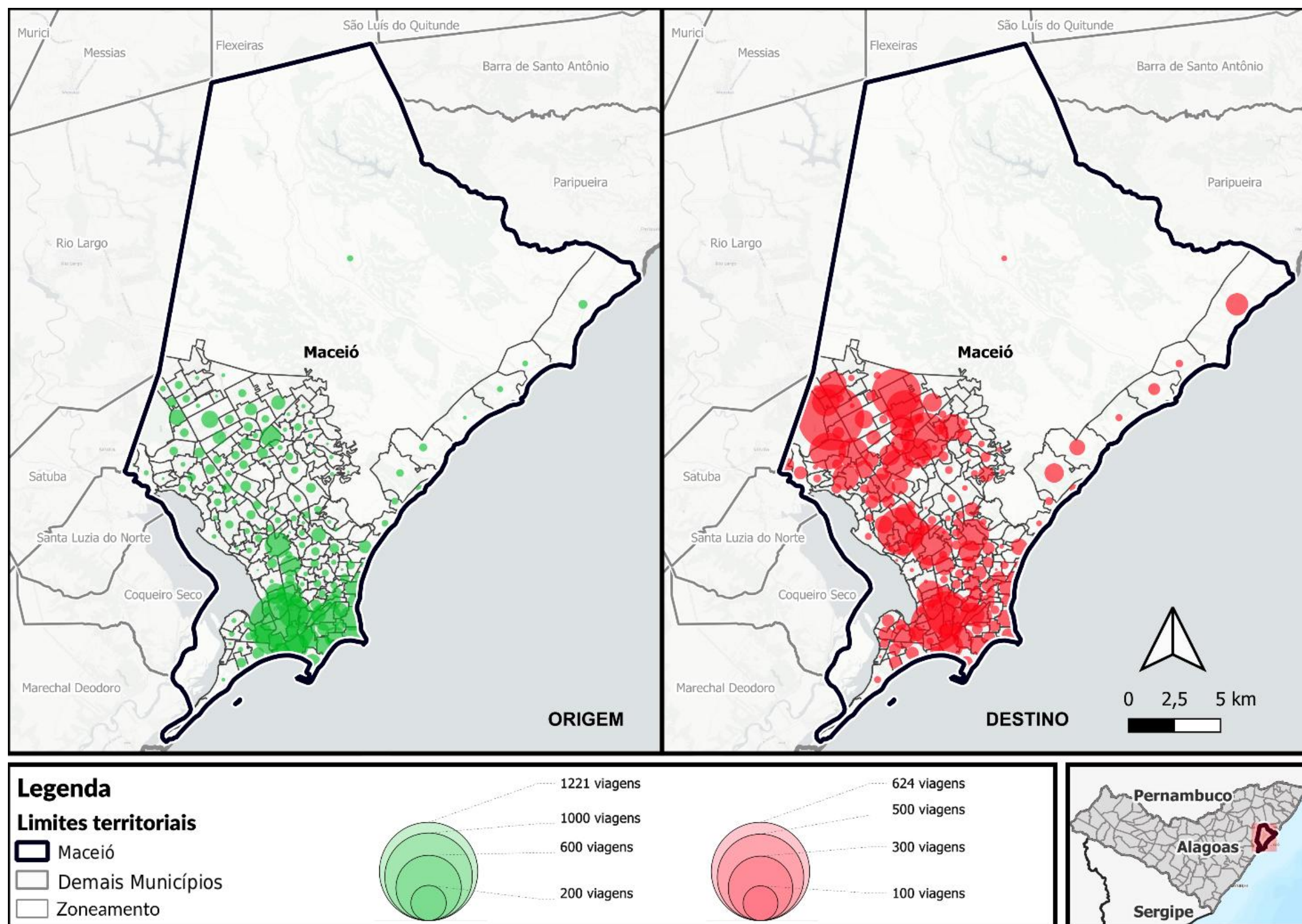
Figura 48 - Fluxo de passageiros – Hora pico da manhã (6 horas)



Fonte: Elaboração própria, 2026.

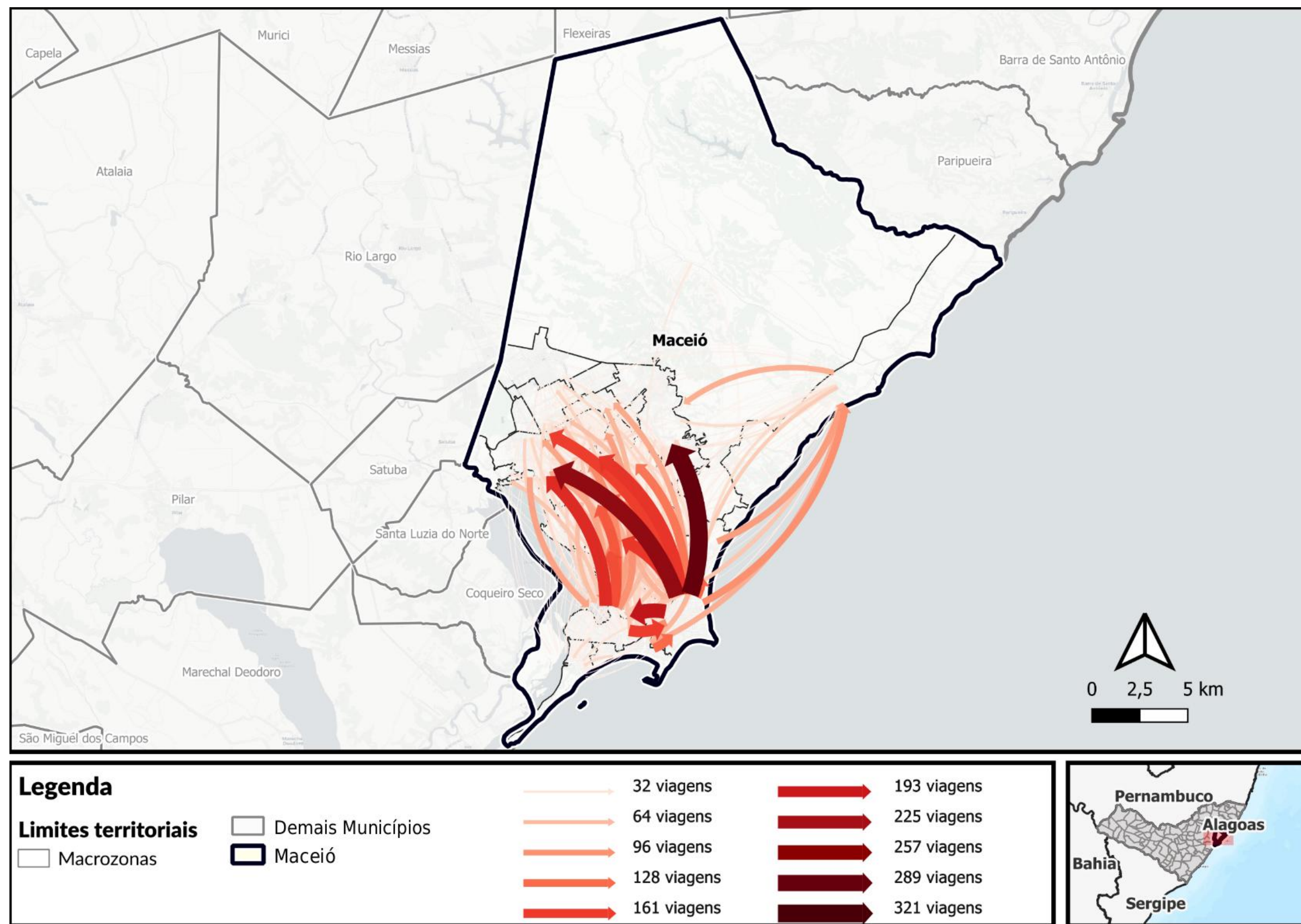
No pico da tarde (Figura 49 e Figura 50), observa-se o movimento inverso, com a região central assumindo o papel de principal origem das viagens em direção aos bairros residenciais. Esse comportamento confirma a estrutura radial do sistema de transporte coletivo e a forte dependência funcional entre as áreas periféricas e os principais polos de atração de viagens da cidade.

Figura 49 - Viagens por Origem e por Destino - Hora pico tarde (17 horas)



Fonte: Elaboração própria, 2026.

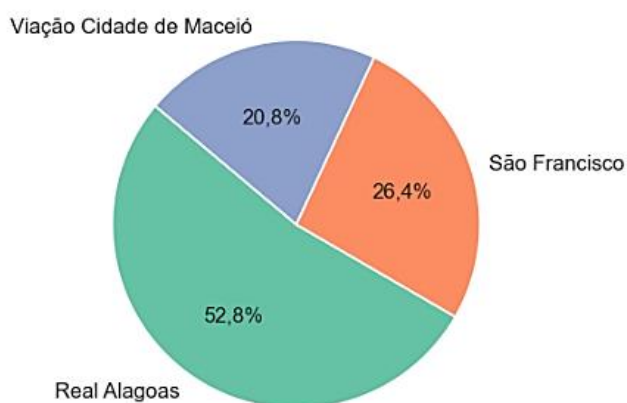
Figura 50 - Fluxo de passageiros – Hora pico da tarde (17 horas)



Fonte: Elaboração própria, 2026.

A bilhetagem eletrônica (SBE), além dos dados apresentados anteriormente, permite identificar a participação dos embarques por empresa, evidenciando como a demanda de passageiros se distribui entre as três operadoras do Transporte Coletivo Municipal de Maceió, conforme o Gráfico 18. Observa-se que a Real Alagoas detém a maior participação, superando 50% dos embarques. Na sequência, aparecem a São Francisco e a Viação Cidade de Maceió, com percentuais semelhantes entre si.

Gráfico 18 - Participação de embarques por empresa – Transporte Coletivo Municipal de Maceió



Fonte: Sistema de Bilhetagem Eletrônica, DMTT – Base de dados: maio/2025. Elaboração própria, 2026.

Além das linhas municipais de Maceió, a DMTT também é responsável pelas linhas que atendem o sistema de transporte Maceió–Rio Largo, composto por quatro serviços, conforme a Figura 51: 001 – Circular Cruzeiro do Sul; 002 – Antônio Lins/Aeroporto; 003 – Jarbas Oiticica; e 004 – Rio Largo/Mata do Rolo. Desde 2025, todas essas linhas passaram a ter como última parada a praça do Terminal do Eustáquio Gomes.

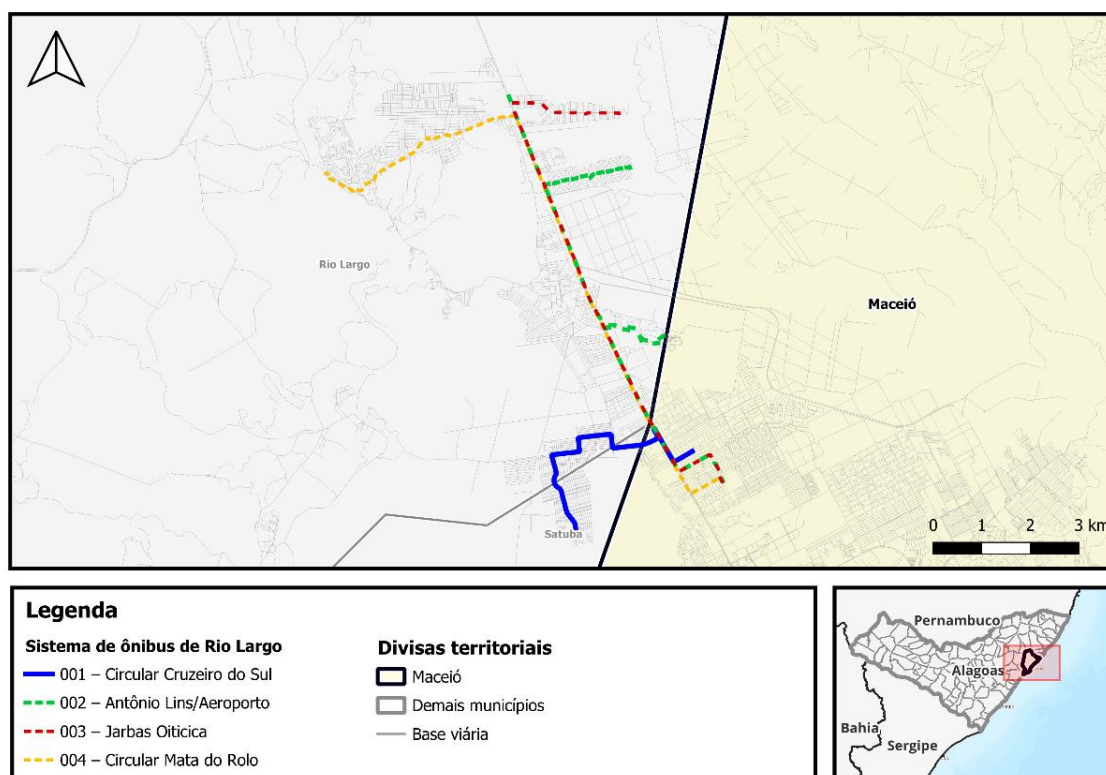
Os passageiros oriundos de Rio Largo, ao pagarem a tarifa estabelecida no município da Região Metropolitana (R\$ 1,00), desembarcam fora do terminal. Em seguida, podem acessar o Terminal Integrado pelas catracas, pagando a tarifa municipal de Maceió — R\$ 3,49 com o cartão Vamu ou R\$ 4,00 com cartões de crédito e débito.

No retorno, os usuários desembarcam no terminal, seguem até a praça e, a partir daí, acessam as linhas com destino a Rio Largo. A expectativa é que esse arranjo operacional concentre os

embarques e desembarques no entorno do Terminal Integrado, ampliando as opções de conexão para os usuários e estimulando a atração dos veículos de Rio Largo para a área do terminal, onde a oferta de serviços e a integração tarifária tendem a ser mais eficientes.

O Plano de Mobilidade Urbana de Rio Largo, em desenvolvimento¹⁹, ainda destaca deficiências na cobertura de certas áreas e novos loteamentos do município, além da falta de controle operacional, gestão e fiscalização do serviço, e ausência de uma política tarifária abrangente que suporte a operação do serviço de forma mais sustentável e que possibilite o aumento da atratividade do sistema.

Figura 51 - Espacialização das linhas de ônibus – Município de Rio Largo



Fonte: Sites/aplicativos do Cittamob e Moovit, março de 2026. Elaboração própria, 2026.

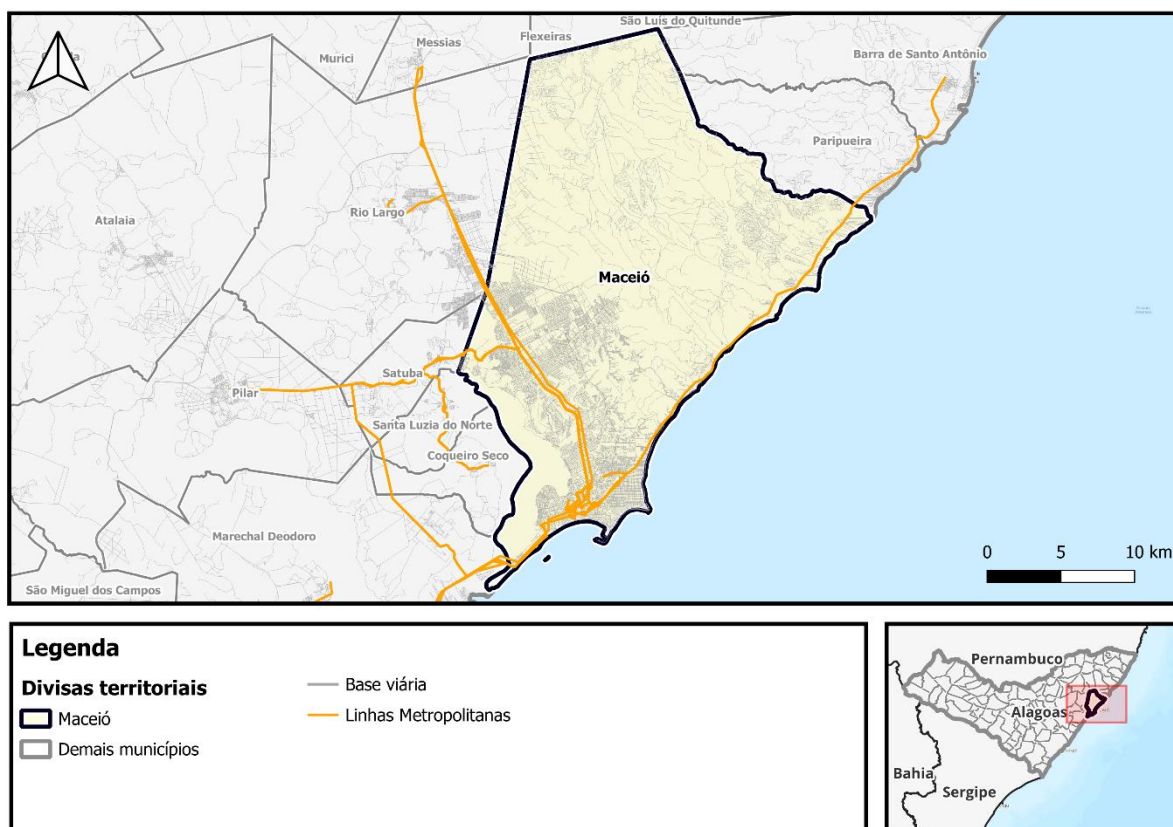
4.1.6.3 Transporte Público Coletivo Metropolitano

¹⁹ Até a data do presente relatório, se teve acesso unicamente a uma minuta do Plano de Mobilidade Urbana de Rio Largo, ainda em realização.

Este item apresenta os dados do sistema metropolitano com foco na oferta e nos indicadores operacionais, compilados a partir de bases oficiais; não houve acesso a dados de demanda, o que limita análises sobre volumes de passageiros e tendências de uso.

A Figura 52 mostra o traçado das linhas de ônibus do sistema metropolitano, evidenciando os corredores que conectam Maceió aos outros municípios, os pontos de confluência e a capilaridade do atendimento.

Figura 52 - Espacialização das linhas de ônibus – Metropolitano



Fonte: ARSAL, 2022. Elaboração própria, 2026.

Segundo a ARSAL (Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado de Alagoas), autoridade responsável pelo transporte metropolitano, o site institucional disponibiliza uma série de dados, dentre os quais se destacam: a relação de empresas operadoras do serviço convencional, o número de viagens em um dia útil típico, a extensão das linhas e as tarifas por linha, entre outros. Atualmente, o sistema metropolitano conta com sete empresas operadoras, conforme o Quadro 21.

Quadro 21 - Empresas operadoras

Empresas operadoras	
Coitinense LTDA	Cristiano Mateus Santos - ME
Expresso Santo Antônio	L Pereira Lira Viação ME
Real Alagoas de Viação LTDA	Veleiro Transportes e Turismo LTDA
Viação Girauense LTDA	

Fonte: ARSAL, 2026. Elaboração própria, 2026.

O sistema metropolitano, formado por dois tipos de serviço (convencional e complementar) contém 23 linhas de ônibus do serviço convencional, operadas principalmente por quatro empresas operadoras: a Cristiano Mateus Santos, Expresso Santo Antônio, Real Alagoas e a Veleiro Transportes e Turismo. Por fim, o sistema conta com 37 linhas metropolitanas, conforme tabela abaixo.

Tabela 16 - Número de linhas por tipo de serviço

Tipo de serviço	Número de linhas
Serviço convencional	23
Serviço complementar	14
Total	37

Fonte: Resolução ARSAL nº 228 e nº 229 de 05 de novembro de 2025. Elaboração própria, 2026.

A Tabela 17 apresenta os dados operacionais por empresa, referentes a um dia útil típico, abrangem as linhas convencionais do sistema metropolitano. Entre as 23 linhas com serviço convencional, 18 possuem ao menos parte do itinerário dentro de Maceió, o que evidencia a centralidade da capital na rede metropolitana.

Tabela 17 - Dados operacionais por empresa (dia útil) – Linhas convencionais metropolitanas com trecho em Maceió

Empresa	Extensão média das linhas (km)	Número de viagens	Produção quilométrica (km)	Número de linhas
Cristiano Mateus Santos – ME	41,50	56	2.540	2
Expresso Santo Antônio	33,11	170	5.874	9
Veleiro Transportes e Turismo	29,29	431	11.928	7

Empresa	Extensão média das linhas (km)	Número de viagens	Produção quilométrica (km)	Número de linhas
Total	32,56	657	20.342	18

Fonte: ARSAL, 2026. Elaboração própria, 2026.

A Tabela 18 apresenta as tarifas das linhas metropolitanas de Maceió, elaboradas a partir das Resoluções ARSAL nº 228 e nº 229, ambas de 5 de novembro de 2025.

Tabela 18 - Tarifas das linhas metropolitanas

Linhas	Metropolitano convencional	Metropolitano complementar
Aeroporto - Maceió (Via Expressa)	R\$ 7,20	
Aeroporto - Maceió (Via Ponta Verde)	R\$ 7,70	
Atalaia - Maceió (Via Polo)		R\$ 11,80
Atalaia - Maceió Metropolitana (Via Chã do Pilar)		R\$ 11,90
Barra de Santo Antônio - Maceió	R\$ 10,30	R\$ 9,80
Barra de São Miguel - Maceió	R\$ 9,10	R\$ 8,90
Canafistula do Cipriano - Arapiraca	R\$ 7,40	
Coite do Noia - Arapiraca	R\$ 5,70	
Conjunto Antônio Lins - Maceió (Centro)	R\$ 6,60	
Conjunto Antônio Lins - Maceió (Ponta Verde)	R\$ 7,70	
Coqueiro Seco - Maceió (Via Litoral)		R\$ 7,60
Coqueiro Seco - Maceió (Via Santa Luzia do Norte)	R\$ 9,10	
Coqueiro Seco - Maceió (Via Satuba)		R\$ 8,90
Cruzeiro do Sul - Maceió	R\$ 6,60	R\$ 6,60
Cruzeiro do Sul - Maceió (Ponta Verde) Via Fernandes Lima	R\$ 7,70	
Feira Grande - Arapiraca	R\$ 6,80	
Jarbas Oiticica - Maceió (Via Fernandes Lima)	R\$ 6,60	
Lagoa da Canoa - Arapiraca	R\$ 6,80	
Marechal Deodoro - Maceió	R\$ 8,20	
Massagueira - Maceió	R\$ 6,80	
Messias - Maceió		R\$ 10,50
Murici - Maceió		R\$ 16,20
Paripueira - Maceió	R\$ 8,50	
Pilar - Maceió (Via Polocloroquímico)	R\$ 10,50	R\$ 11,20
Pilar - Maceió (Via Satuba)	R\$ 9,20	R\$ 10,40
Rio Largo - Maceió		R\$ 7,60
Rio Largo - Maceió (Via Gustavo Paiva)	R\$ 7,70	R\$ 7,60
Rio Largo - Maceió (Via Mata do Rolo)	R\$ 7,70	R\$ 7,60

Linhas	Metropolitano convencional	Metropolitano complementar
Santa Luzia do Norte - Maceió (Via Litoral)	R\$ 8,10	
Traipu - Arapiraca (Via Girau do Ponciano)	R\$ 10,90	

Fonte: Resolução ARSAL nº 228 e nº 229 de 05 de novembro de 2025. Elaboração própria, 2026.

4.1.6.4 Transporte sobre Trilhos

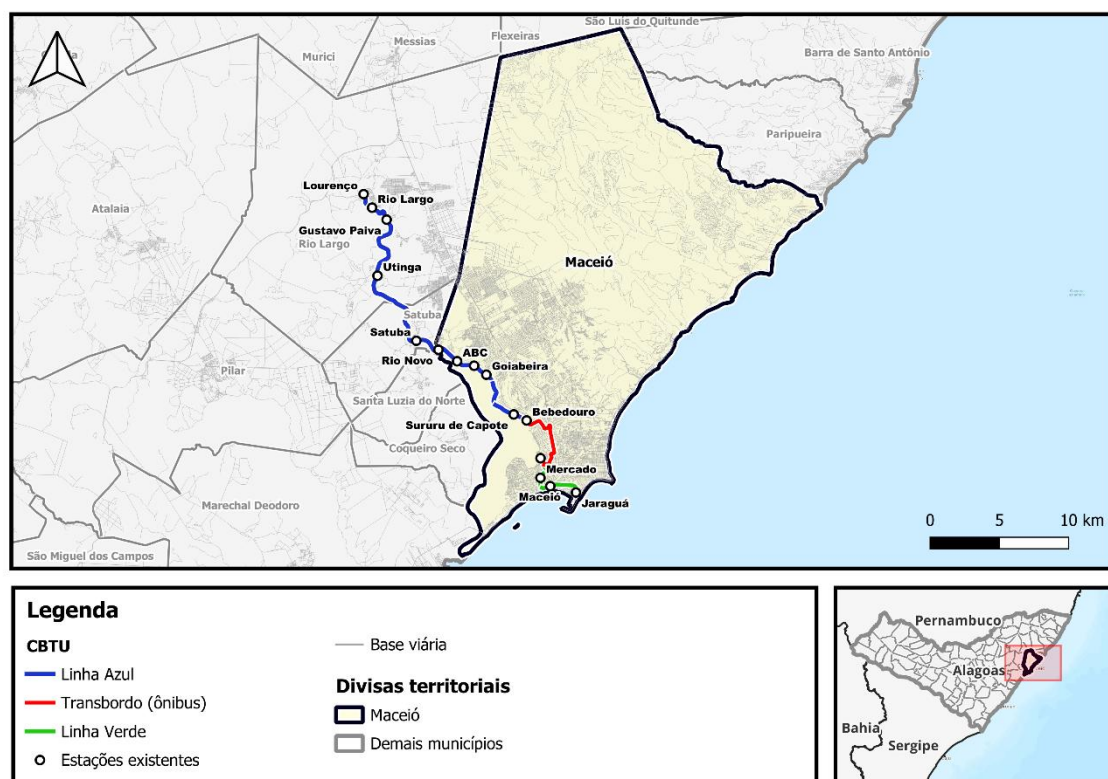
O sistema metroferroviário é operado pela CBTU/STU Maceió e possui 31,8 km de extensão total, composto por 1 linha, que atende 3 dos 13 municípios da RMM. Devido ao afundamento de solo na área de mineração de sal-gema da Braskem, parte da linha precisou ser desativada e o serviço prestado teve que ser dividido em 2 trechos conectados através da integração com ônibus.

Atualmente a linha está estruturada em:

- ▣ Linha Azul, entre as estações Lourenço de Albuquerque e Bebedouro;
- ▣ Integração com ônibus entre as estações Bebedouro e Bom Parto, substituindo a antiga estação Mutange que precisou ser desativada; e Linha Verde, entre Bom Parto e Jaraguá.

A Figura 53 apresenta um mapa das linhas dos trilhos com a localização das estações.

Figura 53 - Localização do sistema sobre trilhos – linhas e estações



Fonte: IBGE, 2022; CBTU/STU-Maceió, 2026. Elaboração própria, 2026.

A linha ferroviária da RMM atende os municípios de Maceió, Satuba e Rio Largo. É importante ressaltar que o eixo da linha da CBTU foi desenvolvido visando aproveitar o antigo eixo do transporte ferroviário de cargas, apresentando localização desfavorável à atração de usuários. Está fisicamente confinada pela Lagoa Mundaú de um lado e por topografia acentuada do outro lado, além de passar pela APA do Catolé e Fernão Velho, por onde a demanda é praticamente inexistente. Em contrapartida, os três eixos estruturantes do município, possuem elevada demanda, principalmente por coincidirem com as principais vias da cidade, por seu uso do solo e por atenderem regiões carentes de transporte público coletivo.

As obras de arte presentes ao longo da via permanente constituem-se em viadutos e pontes ferroviárias. Existem 3 pontes ferroviárias ao longo da faixa de domínio da STU Maceió e 1 viaduto rodoviário, totalizando 4 obras de arte. A via permanente apresenta ainda 65 passagens em nível por toda sua extensão. Sendo assim, há 69 transposições presentes em toda extensão da linha ferroviária.

Diante da segregação das linhas, o trecho norte foi prejudicado por não possuir oficina, diante disso a empresa Braskem construiu uma nova oficina no município de Satuba para atendimento desse trecho.

Em 2019, sistema sobre trilhos de Maceió transportava aproximadamente 10.500 passageiros por dia útil. Após o episódio de afundamento do solo, que interrompeu a continuidade da linha, a demanda sofreu forte retração. Em 2023, caiu para cerca de 1.600 passageiros por dia útil, um volume aproximadamente seis vezes inferior ao registrado em 2019.

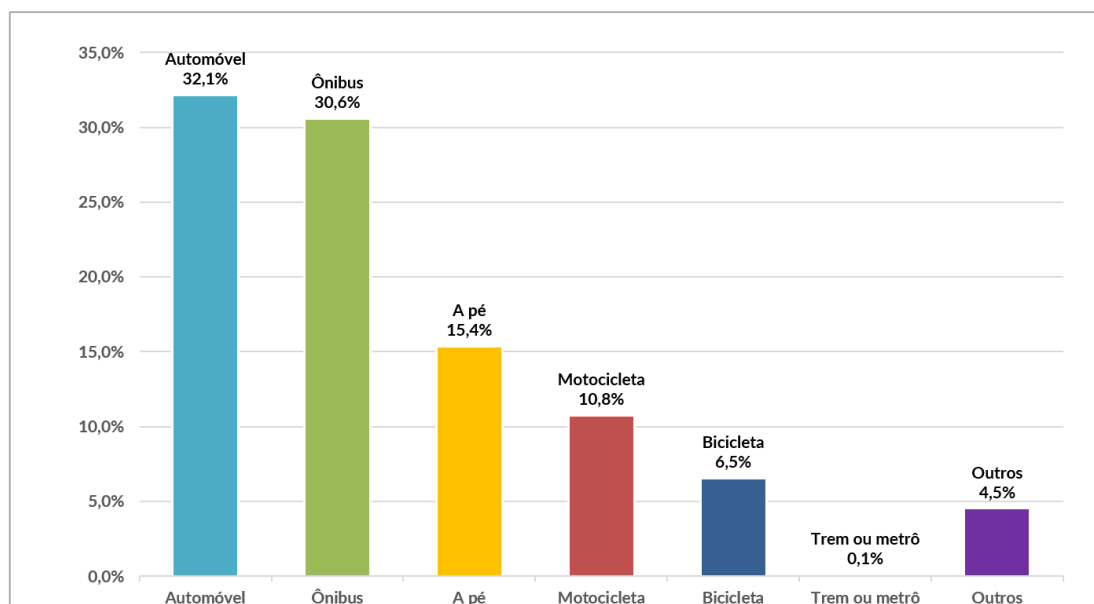
4.1.6.5 Divisão Modal

Sob a perspectiva do planejamento da mobilidade urbana, a divisão modal representa um importante indicador da forma como a infraestrutura viária vem sendo utilizada pelos diferentes modos de transporte. A divisão modal do transporte de uma cidade é analisada com base no motivo de deslocamento por trabalho e estudo, considerando exclusivamente o período diurno. A escolha desse recorte justifica-se pela elevada frequência dessas viagens e pelo impacto significativo que exercem sobre a dinâmica e a organização urbana.

Nesse contexto, a divisão modal da cidade de Maceió revela, para o motivo analisado, uma estrutura fortemente influenciada pelo uso do transporte individual motorizado (automóvel + motocicleta) que, em conjunto, ultrapassam o uso do transporte público coletivo. O gráfico a seguir mostra a distribuição das viagens diárias, nos motivos trabalho e estudo, com base em dados do IBGE do censo de 2022. Destaca-se que para demais motivos de viagem, a participação de modos privados pode ser ainda mais importante que a dos modos públicos, o que é indício do quão dependente está a mobilidade em Maceió de modos privados.

Dessa forma, a distribuição modal não apenas caracteriza o padrão atual de mobilidade do município, mas também subsidia a avaliação da capacidade de suporte da malha viária e a definição de estratégias voltadas à promoção de uma matriz de transportes mais equilibrada, eficiente e sustentável.

Gráfico 19 - Divisão modal de Maceió

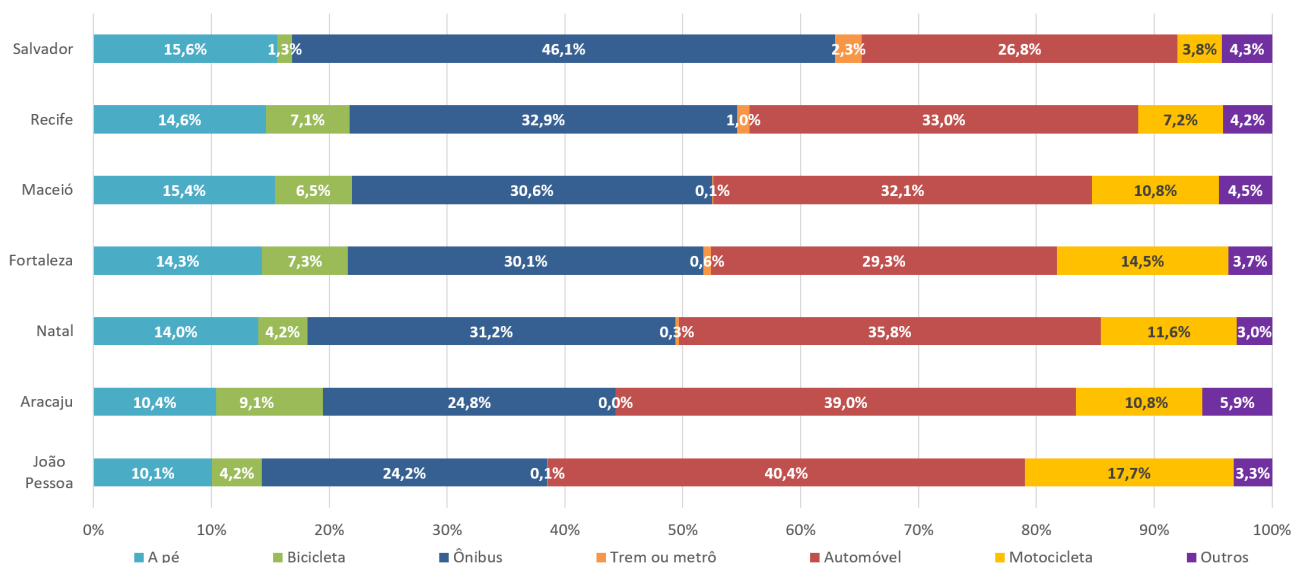


Fonte: IBGE²⁰, 2022.

Em uma comparação com outras capitais litorâneas da região Nordeste do Brasil, Maceió apresenta padrões de deslocamento alinhados à realidade observada nesses municípios da região. Maceió apresenta padrões de distribuição modal semelhantes a Fortaleza e Natal, com uso de transporte individual motorizado (automóvel + motocicleta) superior ao transporte público coletivo. Destaca-se, ainda, a relevância do modo motocicleta, com crescimento recente acelerado nessas capitais, que vem atraindo parte importante de demanda que anteriormente utilizava o transporte público. O Gráfico 20 a seguir apresenta divisão modal, por motivo trabalho, em capitais da Região Nordeste.

²⁰ Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/indicadores.html?localidade=2704302&tema=12>

Gráfico 20 - Divisão modal nas capitais nordestinas



Fonte: IBGE21, 2022.

Nessa análise, destaca-se o município de Salvador, onde a participação do modo público coletivo supera o individual motorizado. Esse contexto atual de Salvador é resultado de investimentos significativos nos sistemas de Metrô, BRT e rede de ônibus complementar, com alto grau de integração física, operacional e tarifária. Embora se trate de capital com maior porte e densidade em relação a Maceió, Salvador configura-se como referência positiva para a Região Nordeste.

Cumprir ainda destacar que Maceió, por se tratar de uma cidade litorânea com relevo predominantemente plano, modo ciclovitário apresenta considerável interesse e adoção por parte da população. Entretanto, tal potencial exige atenção contínua à implantação e à manutenção de infraestrutura ciclovitária, destaca-se por exemplo a dificuldade do usuário do modal em vencer as encostas (no caso de rotas entre tabuleiro e planície);

4.1.6.6 Avaliação do sistema de mobilidade pelo usuário

21 Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/indicadores.html?localidade=2704302&tema=12>

Os resultados da Pesquisa de Comportamento da População e da 1ª Consulta Pública apresentam elevado grau de convergência, indicando coerência na identificação dos principais desafios da mobilidade urbana em Maceió. Embora adotem metodologias distintas, uma baseada em pesquisa amostral estruturada e outra em participação social, ambas apontam o transporte coletivo como o principal foco de insatisfação e como elemento central para a melhoria das condições de mobilidade do município.

A pesquisa de comportamento identificou, como principais problemas percebidos pela população sobre o transporte coletivo, a demora nos deslocamentos, a lotação dos veículos, a insuficiência da cobertura da rede de transporte e os congestionamentos. Esses resultados são corroborados pela consulta pública, na qual os participantes destacaram a falta de pontualidade, os longos tempos de espera, a superlotação dos ônibus, a deficiência no atendimento a determinados bairros e a baixa integração entre linhas e modos de transporte. A recorrência desses temas em ambos os levantamentos evidencia que os problemas operacionais do transporte coletivo constituem uma das principais preocupações da população.

As avaliações realizadas pelos usuários também revelam percepção negativa quanto ao conforto, à segurança, à confiabilidade e à disponibilidade desse serviço. Na consulta pública, esses aspectos se traduzem em relatos relacionados à precariedade de pontos de parada, à insegurança em terminais e abrigos, à irregularidade dos horários, às dificuldades de acessibilidade e à necessidade de modernização da frota. Observa-se, portanto, que os problemas apontados não se restringem à oferta de viagens, mas abrangem toda a experiência de deslocamento dos usuários.

A relevância do tema transporte coletivo também se evidencia no processo participativo, que concentrou o maior volume de contribuições tanto nas oficinas presenciais quanto no formulário online. Além das críticas ao sistema atual, os participantes apresentaram propostas voltadas à priorização do transporte coletivo na infraestrutura viária, ampliação da integração física e operacional, reorganização das linhas, implantação de corredores exclusivos, melhoria da cobertura territorial e avaliação de modos de maior capacidade, demonstrando que a população associa a solução dos problemas de mobilidade à qualificação e ao fortalecimento do sistema coletivo.

Em conjunto, os resultados indicam que os principais desafios da mobilidade urbana em Maceió estão relacionados à eficiência operacional, à confiabilidade, à cobertura, ao conforto e à segurança do transporte coletivo. Ao mesmo tempo, evidenciam uma oportunidade estratégica para o Plano

de Mobilidade, uma vez que as melhorias nesses atributos tendem a atender às demandas manifestadas pela população, aumentar a atratividade do transporte público e contribuir para a redução da dependência dos modos individuais motorizados.

4.1.7 Drenagem Urbana e seus Efeitos sobre a Mobilidade

Em Maceió, o funcionamento da drenagem urbana e o da mobilidade se cruzam sobre o mesmo suporte físico: a via pública é, ao mesmo tempo, elemento da rede de circulação e superfície de escoamento superficial. Onde a drenagem falha, por insuficiência hidráulica, obstrução, sobrecarga, assoreamento ou influência do nível lagunar, a água se acumula sobre o leito viário, o que pode reduzir capacidade, velocidade e acessibilidade e, em situações mais severas, interromper a circulação e exigir desvio. Esta subseção identifica onde essa interferência se localiza, por quais mecanismos ela se produz e que informações e medidas são necessárias para reduzir seus efeitos sobre a mobilidade.

A análise apoia-se em quatro bases de tempos e naturezas distintos. A localização e a caracterização dos problemas de drenagem provêm do Plano Municipal de Saneamento Básico (PMSB), revisão 2, de junho de 2016, cujo levantamento dos pontos críticos foi construído a partir de entrevistas com o corpo técnico da SEMINFRA (dados de 2015–2016); esse conjunto deve ser lido como linha de base histórica, indica onde os problemas foram registrados e por quê, mas não confirma que os 29 pontos permaneçam ativos ou nas mesmas condições. A qualificação funcional das vias, dos corredores e das centralidades provêm do estudo viário apresentado no capítulo 4 deste relatório, cujos levantamentos de campo cobriram cerca de 252 km de vias entre 2025 e a matriz Origem-Destino de março de 2026. A dimensão de gestão de risco, monitoramento, alerta, interdição e resposta, provêm do PREVINE Maceió 2026, da Defesa Civil Municipal. Por fim, os instrumentos urbanísticos que condicionam a drenagem e o desenho das vias provêm da minuta do Plano Diretor Participativo de Maceió, em revisão (2024–2026); trata-se de proposta em tramitação, e não de norma vigente, o Plano Diretor em vigor é a Lei Municipal 5.486/2005, de modo que suas disposições são referidas aqui como diretrizes propostas.

Cabe registrar que este relatório de diagnóstico, já reconhece esta interface: na matriz de riscos viários (Quadro 38), a combinação de alagamentos e deslizamentos é classificada como risco ALTO, com o registro de que chuvas intensas interditam vias em bairros fragilizados pelo afundamento do solo associado à Braskem, citando o episódio de 84 mm de chuva em 24 h em

fevereiro de 2025, com alagamentos em áreas antes não afetadas. A presente subseção detalha, do lado da drenagem, onde e por que essa interface se manifesta, cruzando os pontos críticos do PMSB com a hierarquia viária, os corredores e as centralidades deste diagnóstico.

4.1.7.1 Condicionantes e Mecanismos de Impacto

A cadeia que liga a chuva ao comprometimento da via combina condicionantes territoriais e falhas do sistema de drenagem. Entre as condicionantes naturais com efeito direto sobre a circulação (PMSB, item 5.2), destacam-se as áreas planas em cotas baixas próximas ao Oceano Atlântico e à Lagoa Mundaú, sujeitas a inundação por marés elevadas e pelo nível lagunar; as altas declividades das encostas conectadas a áreas planas a jusante, que produzem mudanças bruscas de velocidade do escoamento, enxurradas, erosão e acúmulo de sedimentos; e a bacia endorréica do Tabuleiro do Martins, sem exutório natural, condição que prolonga a permanência da água em áreas urbanizadas.

Entre as condicionantes antrópicas, a principal é o incremento da impermeabilização decorrente da expansão urbana, a área urbanizada avançou cerca de 95% em pouco mais de duas décadas, que eleva a vazão de escoamento e torna obsoletas redes dimensionadas para cenários anteriores. Somam-se o aterro de várzeas e fundos de vale, que reduz a calha natural; a ocupação de Áreas de Preservação Permanente, que estreita a seção de vazão; e o lançamento de esgoto e resíduos na rede pluvial, que a obstrui. A cartilha do PMSB (2018) registra que o município não dispõe de plano diretor de drenagem e que foram identificados 12 pontos de despejo de esgoto na rede pluvial, além dos 29 pontos críticos de alagamento, fatores que ajudam a explicar a recorrência do problema sobre as vias.

Para a leitura do diagnóstico, distinguem-se quatro processos, conforme o glossário do PREVINE Maceió 2026 (Anexo I) e o PMSB. O alagamento é o acúmulo temporário de água sobre ruas, calçadas e outras infraestruturas urbanas quando a capacidade de escoamento da drenagem é excedida, em decorrência de precipitações intensas, é o fenômeno predominante nos 29 pontos mapeados. A inundação é o transbordamento da calha de rios, lagoas ou canais, ou a acumulação por drenagem deficiente em áreas não habitualmente submersas, quadro dos pontos sob influência do nível da Lagoa Mundaú. A enchente é a elevação temporária da vazão dentro do leito, ainda sem extravasamento. A enxurrada, registrada no PMSB nas áreas de encosta, é o escoamento superficial concentrado e de maior energia nos talwegues declivosos, associado a erosão. A

distinção importa porque cada processo exige gatilho de monitoramento, medida de engenharia e protocolo de circulação distintos.

Nem todos os problemas decorrem da intensidade da chuva: a maioria dos registros do PMSB aponta causas estruturais e de manutenção, galerias subdimensionadas, deterioradas, obstruídas por raízes ou por aterro, ausência de rede, assoreamento e subsidência do terreno, que operam mesmo em eventos de menor magnitude.

4.1.7.2 Interfaces Territoriais

As interfaces a seguir foram selecionadas pela coincidência entre um ponto crítico de drenagem do PMSB e um elemento da estrutura de mobilidade nomeado neste relatório, eixo estruturante, corredor, centralidade ou gargalo territorial. Nos casos em que o diagnóstico já documenta a interdição ou a perda funcional da via, a comprovação é direta; nos demais, a importância da via está documentada, mas o efeito específico da drenagem naquele ponto é ainda potencial, caracterizando sobreposição territorial a validar.

O caso mais completo é a Av. Jorge Montenegro de Barros, na faixa Santa Amélia–Bebedouro–Antares. Trata-se de eixo estruturante de cerca de 9,3 km, operando próximo da capacidade no horário de pico, cujo trecho teve parte interditada pelo afundamento de solo de 2023 (Item 4.1). Sobre essa mesma avenida, o PMSB registra ausência de rede de drenagem e galeria destruída por erosão (pontos 22 e 23). Convergem, portanto, no mesmo eixo, a perda funcional por subsidência e a deficiência de drenagem.

A mesma convergência atinge o transporte coletivo sobre trilhos: dos 35 km da linha metroferroviária da Região Metropolitana, os 3 km entre as estações Bebedouro e Bom Parto encontram-se desativados pelo afundamento do solo, com o serviço dividido em dois trechos conectados por integração com ônibus (Item 4.1.6.4). Esse segmento coincide com a faixa de cotas baixas e influência lagunar em que o PMSB registra pontos críticos na Levada (pontos 2 e 3) e na desembocadura do Riacho do Silva (ponto 19).

No litoral norte, os pontos 11 e 12 (Guaxuma e Garça Torta) referem-se a galerias que precisam ser redirecionadas a jusante após a AL-101. O diagnóstico classifica esse corredor BR-101/AL-101 Norte, com 40,84 km, como de RISCO MUITO ALTO, por ausência de calçadas, faixas de pedestres

e controle de velocidade em toda a extensão, e o identifica como acesso e abastecimento do vetor de expansão norte. A deficiência de drenagem incide, assim, sobre um corredor já crítico para o pedestre; Garça Torta/Riacho Doce é, ainda, centralidade de reabilitação.

Na Av. Major Cícero de Góes Monteiro, no Mutange, está o registro mais direto de impacto sobre a via: o PMSB descreve que, por ausência de rede, as águas provenientes da encosta e da linha férrea se acumulam sobre a avenida (ponto 17). O setor integra a Zona de Monitoramento e Reparação (ZMR), a área da subsidência definida no Plano Diretor em revisão.

A faixa da subsidência (ZMR), que abrange Pinheiro, Bebedouro, Bom Parto, Mutange e parte do Farol, concentra a sobreposição entre risco geotécnico, deficiência de drenagem e comprometimento da mobilidade. O levantamento registra Pinheiro como zona interditada, com transporte coletivo extinto (gargalo crítico), e Bebedouro como centralidade de reabilitação com dinâmica urbana interrompida; a precariedade da Rua General Hermes, em Bom Parto, é atribuída a eventos geotécnicos. Nessa faixa, o PMSB registra os pontos 2 e 3 (Levada, galeria deformada por subsidência e influência lagunar) e 14 e 15 (Bom Parto–Farol, rede subdimensionada). A minuta do Plano Diretor Participativo formaliza essa área como Zona de Monitoramento e Reparação – ZMR (Art. 91), com um Polígono de Borda de 500 m, e estabelece entre suas diretrizes o monitoramento sistemático da subsidência e a implantação de alternativas de mobilidade para reduzir os impactos sinérgicos do desastre (Art. 92), dispositivo que oferece o enquadramento para tratar, em conjunto, drenagem, recuperação viária e reorganização do transporte nessa faixa.

No vetor norte, os pontos 28 e 29, no Benedito Bentes (Av. Cachoeira do Meirim e final da Av. Mundaú), com rede insuficiente e processo de erosão, incidem sobre bairro classificado como gargalo territorial de nível alto, com linha estruturante em terminais em obras, próximo ao corredor BR-316/Menino Marcelo. Nas centralidades do litoral leste e sul, os pontos 5 e 6 (Av. Valter Ananias e Av. Comendador Leão, com galerias subdimensionadas) situam-se em Centro/Jaraguá, centralidade de reabilitação e área prioritária de investimento; os pontos 7 e 8 (Av. Amélia Rosa e entorno da Av. Júlio Marques Luz) em Jatiúca, centralidade de requalificação; o ponto 4 (Praça do Skate) na frente da Orla Marítima; e o ponto 21 (Av. Maceió), no Tabuleiro do Martins, em condição endorréica. O quadro ao final sintetiza essas interfaces; os demais pontos da lista permanecem como base histórica, sem que se lhes atribua prioridade para a mobilidade apenas por constarem do inventário.

4.1.7.3 Efeitos sobre os Modos e a Operação da Mobilidade

Os efeitos a seguir distinguem o que está documentado do que é impacto potencial inferido por sobreposição territorial. Há duas evidências documentais diretas: o Produto 4 registra que chuvas intensas interditam vias nos bairros fragilizados pela subsidência (Quadro 38, fev. 2025), e o Produto 2.7 registra o acúmulo de água sobre a Av. Major Cícero de Góes Monteiro. Nos demais pontos, a base descreve a deficiência de drenagem, não o efeito medido sobre o tráfego; não há, nas fontes disponíveis, medição de redução de velocidade, de volume, de linhas efetivamente interrompidas, de lâmina d'água ou de duração, razão pela qual tais efeitos são tratados como potenciais.

Para o tráfego geral, o efeito esperado é a perda de capacidade e de velocidade nas seções alagadas. Esse efeito é amplificado porque os eixos estruturantes norte-sul, Fernandes Lima/Durval de Góes Monteiro e a Av. Jorge Montenegro de Barros, já operam próximos da capacidade no pico, e porque a perda de vias estruturais decorrente da subsidência concentrou fluxos em eixos já saturados. Um alagamento sobre esses eixos, portanto, incide sobre uma rede com pouca folga e com rotas alternativas limitadas.

Para o transporte coletivo, a interface mais relevante e documentável é o sistema sobre trilhos: o segmento Bebedouro–Bom Parto está desativado pela subsidência, na mesma faixa de cotas baixas dos pontos críticos de drenagem da Levada e do Riacho do Silva. Somam-se o corredor BRT Fernandes Lima, em obras desde julho de 2024 (14 km), e o corredor projetado da Av. Menino Marcelo (BR-316), ambos coincidentes com eixos de risco hidráulico. A incidência do alagamento sobre itinerários, paradas e terminais de ônibus depende de cruzamento com as linhas levantamento, ainda a realizar por ponto.

Para os pedestres, a associação entre galerias deterioradas, calçadas em cota baixa e acúmulo de água tende a comprometer travessias e passeios, sobretudo na AL-101 Norte, já classificada de risco muito alto por ausência de calçadas e faixas, e na orla lagunar. Para ciclistas e motociclistas, o risco potencial concentra-se na água acumulada, nos sedimentos e no erro de percepção de profundidade; registre-se que este diagnóstico já aponta sinistralidade elevada de motocicletas (cerca de 40% das mortes no trânsito em Alagoas), quadro que a lâmina d'água sobre a via tende a agravar. Quanto aos serviços de emergência, o PREVINE Maceió 2026 prevê, entre as competências da Diretoria de Operações da Defesa Civil, a interdição temporária de vias até a

chegada do órgão responsável, o que indica que a interdição já é instrumento operacional, mas também que a operação e a liberação dessas vias dependem de articulação com o órgão de trânsito (DMTT), cujo protocolo específico para pontos de alagamento não está detalhado na base.

4.1.7.4 Gestão Operacional, Planejamento e Sustentabilidade

No plano da gestão de risco, o PREVINE Maceió 2026 oferece a estrutura sobre a qual a mobilidade pode se apoiar: o Centro Integrado de Monitoramento e Alerta (CIMADEC), o monitoramento hidrológico das bacias com níveis escalonados (normal, atenção, alerta e inundação, com apoio dos sensores da CPRM na bacia do Mundaú), os três níveis de resposta institucional e a plataforma de alertas públicos (IDAP, por SMS, TV e aplicativos). O registro das ocorrências é feito no Sistema de Gerenciamento da Defesa Civil (SGDC), que consolida os chamados dos canais de atendimento e assegura a rastreabilidade das ações de prevenção e resposta; esse sistema é o ponto natural para acoplar uma camada de mobilidade, associando cada ponto de alagamento aos respectivos bloqueios, desvios e tempos de restabelecimento. Falta, contudo, essa camada no arranjo atual: os pontos críticos de alagamento com repercussão viária não aparecem associados a protocolos de bloqueio e liberação, a rotas alternativas predefinidas ou a comunicação dirigida a operadores de transporte e usuários.

No plano do planejamento e da infraestrutura, o PMSB já registra, para vários pontos, a solução hidráulica preliminar e a existência ou não de projeto de drenagem, enquanto o diagnóstico detalha os projetos viários e de transporte em curso, BRT Fernandes Lima, corredor Menino Marcelo e corredor Jardim Petrópolis/Chã Nova. A integração desses dois conjuntos é o encaminhamento central: ao executar obras nesses corredores, incorporar a correção das interfaces de drenagem coincidentes, tratando a via como parte da solução de escoamento e não apenas como superfície afetada.

A minuta do Plano Diretor Participativo em revisão fornece a base normativa proposta para essa integração. Ela determina a elaboração, em caráter prioritário, do Plano Diretor Municipal de Drenagem Urbana – PDMDU (Art. 122), o instrumento que hoje inexistente, e do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (Art. 19 e 20), do qual este diagnóstico é parte, o que torna os dois planos peças articuladas de um mesmo ordenamento. No nível do lote e da rua, a minuta institui a Taxa de Solo Natural – TSN, destinada expressamente a reduzir a contribuição às galerias de águas pluviais

e a ampliar a permeabilidade do solo, e determina que, no recuo frontal, a área de solo natural seja integrada à calçada, com adoção de dispositivos de drenagem urbana sustentável, jardins de chuva, valas e biovaletas de infiltração e pisos drenantes (Art. 347). Para a bacia endorréica do Tabuleiro, prevê a proibição de ocupação nas cotas mais baixas e faixas não edificáveis para soluções de drenagem nas vias principais dos novos parcelamentos (Art. 60), diretriz diretamente aplicável ao ponto 21. Prevê, ainda, que o Plano de Mobilidade possa estabelecer faixas não edificáveis para adequar as seções das vias aos perfis do Quadro 1.1 (Anexo IV do Plano Diretor em revisão), o que abre espaço para embutir a drenagem no próprio desenho viário, e restringe o parcelamento em áreas alagadiças ou sujeitas a inundação, salvo soluções baseadas na natureza aprovadas (Art. 247).

A sustentabilidade, neste contexto, é princípio aplicado à resiliência da rede viária e à proteção do transporte coletivo e da mobilidade ativa, e encontra na minuta do Plano Diretor respaldo explícito: a incorporação de soluções baseadas na natureza e de infraestrutura verde figura entre as macroestratégias de adaptação às mudanças climáticas. Medidas de controle do escoamento na origem, reservação, pavimentos permeáveis, jardins de chuva e biovaletas, integradas ao desenho das ruas por meio da TSN e dos perfis viários, reduzem a vazão que chega às seções críticas e a exposição de calçadas, ciclovias, travessias, paradas e terminais, tratando a via como parte da solução e não apenas como superfície afetada.

4.1.7.5 Lacunas e Indicadores Necessários

O diagnóstico é qualitativo porque as bases disponíveis não contêm dados operacionais que associem cada ponto de alagamento à circulação. Para convertê-lo em avaliação quantitativa, é necessário levantar, por ponto ou eixo crítico: a validação da situação atual (a base de drenagem é de 2015–2016); a recorrência e a duração dos alagamentos; a lâmina d'água; a extensão de via afetada; os itinerários, paradas e terminais de transporte coletivo atingidos; a variação de velocidade e do tempo de viagem entre períodos secos e chuvosos; os desvios efetivamente realizados; o tempo de restabelecimento da circulação; e o tempo de resposta dos serviços de emergência nos trechos comprometidos.

Os indicadores a seguir são recomendados, não há, nas bases atuais, dados para calculá-los:

- extensão de vias afetadas por evento e por ponto crítico (km);

- ▣ número de ocorrências de alagamento por ponto e por período chuvoso;
- ▣ duração média de bloqueios ou restrições de circulação (h);
- ▣ variação da velocidade média nos eixos afetados entre períodos secos e chuvosos (%);
- ▣ aumento do tempo de viagem nos corredores atingidos (min);
- ▣ número de linhas, paradas ou terminais de transporte coletivo afetados;
- ▣ número de desvios operacionais realizados por evento;
- ▣ tempo de restabelecimento da circulação após o fim da chuva (h);
- ▣ número de acessos essenciais temporariamente comprometidos;
- ▣ tempo de resposta dos serviços de emergência nos trechos interditados (min).

Quadro 22 - Interfaces territoriais prioritárias entre drenagem e mobilidade

Local ou eixo	Evidência de drenagem (P2.7)	Relevância para a mobilidade (P4)	Impacto observado ou potencial	Grau de comprovação	Encaminhamento
Av. Jorge Montenegro de Barros — Santa Amélia / Bebedouro / Antares (RA-4)	Ausência de rede de drenagem (ponto 22); galeria destruída por erosão, a reconstruir (ponto 23) — Tabela 12.	Eixo estruturante de ~9,3 km (Santa Amélia—Antares) operando próximo da capacidade no pico; parte do trecho interditada pelo afundamento de solo de 2023 (Braskem).	Convergência de interdição por subsidência e deficiência de drenagem em eixo estruturante já saturado.	Documentado (P4 e P2.7).	Tratar drenagem, recuperação viária e monitoramento da ZMR de forma integrada.
Linha metroferroviária Bebedouro—Bom Parto (RA-3/4)	Entorno de área baixa influenciada pela laguna e pela subsidência (Levada, pontos 2 e 3; Chã de Bebedouro, ponto 19).	3 km da linha sobre trilhos (CBTU) desativados pelo afundamento; serviço dividido em dois trechos com integração por ônibus.	Transporte coletivo sobre trilhos interrompido no segmento; sobreposição de risco geotécnico e hidráulico.	Documentado (P4 e P2.7).	Considerar drenagem na eventual recuperação do segmento e nos itinerários de integração.
AL-101 Norte / Acesso Nordeste — Guaxuma / Garça Torta (RA-8)	Galerias a redirecionar a jusante após a AL-101 (pontos 11 e 12).	Corredor BR-101/AL-101 (40,84 km), acesso e abastecimento do vetor norte, classificado RISCO MUITO ALTO (sem calçadas, faixas de pedestres e controle de velocidade); Garça Torta/Riacho Doce é	Comprometimento potencial de travessias e acessos em corredor já crítico para pedestres e em vetor de expansão.	Drenagem documentada; importância viária documentada (P4); efeito específico por sobreposição.	Redirecionamento de galerias (P2.7) integrado à qualificação do corredor (P4).

Local ou eixo	Evidência de drenagem (P2.7)	Relevância para a mobilidade (P4)	Impacto observado ou potencial	Grau de comprovação	Encaminhamento
		centralidade de reabilitação.			
Av. Major Cícero de Góes Monteiro — Mutange (RA-4), Bacia do Riacho do Silva	Ausência de rede; águas da encosta e da linha férrea acumulam-se na avenida (ponto 17).	Setor inserido na ZMR (subsidência); proximidade do corredor sobre trilhos.	Acúmulo de água sobre a via (registrado no documento).	Documentado (drenagem, inclui acúmulo no leito viário).	Projeto de canaletas e destino da drenagem (P2.7); articular com a ZMR.
Faixa da subsidência (ZMR) — Pinheiro, Bebedouro, Bom Parto, Farol (RA-3/4)	Galeria/pista deformadas por subsidência e influência da laguna (Levada, pontos 2 e 3); rede subdimensionada em Bom Parto—Farol (pontos 14 e 15).	Pinheiro é zona interditada, com TPC extinto (gargalo CRÍTICO); Bebedouro é centralidade de reabilitação na ZMR, com dinâmica urbana interrompida; Rua General Hermes (Bom Parto) com precariedade agravada por eventos geotécnicos. O P4 registra interdição de vias por chuvas intensas nesses bairros (Quadro 38, fev. 2025).	Interdição de vias por chuva documentada em evento recente (84 mm em 24 h).	Documentado (P4 e P2.7).	Protocolo conjunto de bloqueio, rota alternativa e comunicação, articulado ao monitoramento da ZMR e às diretrizes de mobilidade previstas para a zona (minuta do PD, Art. 92).
Av. Cachoeira do Meirim e final da Av. Mundaú — Benedito Bentes (RA-6)	Rede insuficiente; erosão e descida d'água (pontos 28 e 29).	Benedito Bentes é gargalo territorial ALTO (linha L400, terminais em obras); vetor de expansão próximo ao corredor BR-316/Menino Marcelo.	Erosão e alagamento comprometendo trechos viários em bairro de alta demanda com TPC em obras.	Drenagem documentada; importância documentada (P4); efeito por sobreposição.	Projeto de drenagem e controle de erosão integrado à expansão do TPC (P4).
Jaraguá / Centro — Av. Valter Ananias e Av. Comendador Leão (RA-1)	Galerias subdimensionadas (pontos 5 e 6).	Centro/Jaraguá é centralidade de reabilitação e área prioritária de investimento.	Acúmulo potencial em avenidas de centralidade prioritária.	Drenagem documentada; importância documentada (P4); efeito por sobreposição.	Reprojeto/implantação de galeria (P2.7) alinhado à requalificação da centralidade.
Jatiúca — Av. Amélia Rosa e entorno da Av. Júlio Marques Luz (RA-1)	Rede deteriorada/insuficiente, obstruída por raízes (pontos 7 e 8).	Jatiúca é centralidade de requalificação.	Acúmulo potencial em vias de centralidade adensada do litoral leste.	Drenagem documentada; importância documentada (P4); efeito	Substituição/refazimento da rede (P2.7).

Local ou eixo	Evidência de drenagem (P2.7)	Relevância para a mobilidade (P4)	Impacto observado ou potencial	Grau de comprovação	Encaminhamento
				por sobreposição.	
Praça do Skate — Ponta Verde (RA-1), Orla Marítima	Galeria subdimensionada; extravasor junto ao mar em discussão (ponto 4).	Eixo estruturante Orla Marítima (Pontal da Barra–Jacarecica); frente de alta circulação turística.	Alagamento pontual em via de orla de alta circulação.	Drenagem documentada; importância documentada (P4); efeito por sobreposição.	Solução hidráulica (extravasor) em estudo.
Av. Maceió, px feira do Tabuleiro — Tabuleiro do Martins (RA-7), bacia endorréica	Rede profunda subdimensionada; bacia sem exutório natural (ponto 21).	Tabuleiro do Martins é centralidade de requalificação; extremidade do eixo Fernandes Lima/Durval de Góes Monteiro.	Acúmulo prolongado potencial pela condição endorréica.	Drenagem documentada; importância documentada (P4); efeito por sobreposição.	Avaliar reservação/bombeamento (drenagem endorréica) e aplicar faixas não edificáveis para drenagem nas vias, conforme a minuta do PD (Art. 60).

Fonte: Elaboração própria, 2026, a partir do PMSB (2016), deste Diagnóstico e do PREVINE Maceió 2026.

4.2 Regulamentação dos Modos de Transporte

A regulamentação dos modos de transporte constitui um dos principais instrumentos da política de mobilidade urbana, na medida em que define as competências do Poder Público, disciplina a prestação dos serviços e estabelece os mecanismos de planejamento, regulação e fiscalização do sistema de transportes. Em Maceió, esse arcabouço é composto por normas federais e municipais que disciplinam o transporte público coletivo, o transporte individual e as modalidades especializadas, tendo como principais referências a Constituição Federal, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012), o Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9.503/1997) e a legislação municipal específica.

Registre-se, ainda, que o transporte foi incluído entre os direitos sociais previstos no art. 6º da Constituição Federal pela Emenda Constitucional nº 90/2015 e que a elaboração e a aprovação do Plano de Mobilidade Urbana são obrigatórias para o Município, nos termos do art. 24, § 1º, inciso I, da Lei Federal nº 12.587/2012, cujo prazo, na redação dada pela Lei Federal nº 14.748/2023, encerrou-se em 12 de abril de 2024 para Municípios com mais de 250.000 habitantes, sob pena de restrição ao recebimento de recursos federais destinados à mobilidade urbana.

Mais do que apresentar as normas vigentes, este item analisa criticamente sua abrangência e efetividade, identificando lacunas regulatórias, desafios de fiscalização e oportunidades de aperfeiçoamento capazes de subsidiar as diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana. A análise considera, além da legislação federal e municipal vigente, os parâmetros fixados pelo Supremo Tribunal Federal em matéria de transporte individual de passageiros, que delimitam o exercício da competência regulatória municipal.

4.2.1 Considerações Gerais sobre o Marco Regulatório da Mobilidade Urbana

A regulamentação do transporte urbano decorre da repartição constitucional de competências entre União, Estados e Municípios. À União compete estabelecer as diretrizes gerais da política nacional de mobilidade urbana e da legislação de trânsito; aos Estados, disciplinar os serviços de transporte intermunicipal; e aos Municípios organizar, regulamentar, operar e fiscalizar os serviços de transporte de interesse local, especialmente o transporte coletivo urbano, conforme dispõe o art. 30, incisos I e V, da Constituição Federal. Essa competência convive com a competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, inciso XI, da Constituição Federal), de modo que a regulamentação local não pode contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal nem inviabilizar, na prática, atividade por ele autorizada.

Nesse contexto, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012) consolidou a mobilidade como elemento integrante da política de desenvolvimento urbano, estabelecendo diretrizes voltadas à priorização do transporte coletivo, à integração entre os diferentes modos de deslocamento, à acessibilidade universal e à sustentabilidade dos sistemas de transporte. Complementarmente, o Código de Trânsito Brasileiro disciplina as normas gerais de circulação e segurança viária, preservando aos Municípios competência para regulamentar aspectos específicos das modalidades de transporte sob sua responsabilidade.

Em Maceió, esse conjunto de normas é complementado por legislação própria aplicável às diferentes modalidades de transporte, disciplinando aspectos relacionados à autorização dos operadores, fiscalização, política tarifária e organização dos serviços. A análise desse marco regulatório demonstra que o Município dispõe de estrutura normativa relativamente consolidada, embora permaneçam desafios relacionados à atualização da regulamentação, ao fortalecimento da

fiscalização e à integração entre os diferentes modos de transporte, aspectos analisados nos itens seguintes.

4.2.2 Regulamentação do Transporte Público Coletivo

O transporte público coletivo por ônibus constitui o principal eixo estruturador do sistema de mobilidade urbana de Maceió, desempenhando papel fundamental na promoção da acessibilidade, da inclusão social e do acesso da população aos serviços, equipamentos públicos e oportunidades existentes na cidade. Em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, essa modalidade deve ser priorizada no planejamento e na gestão da mobilidade, orientando a organização dos demais modos de transporte.

No âmbito municipal, a prestação do serviço é disciplinada pela Lei Municipal nº 6.033/2011, regulamentada pelo Decreto Municipal nº 7.269/2011, que estabelecem as diretrizes para organização do sistema, reafirmam a titularidade do Município sobre o serviço e disciplinam sua prestação mediante concessão ou permissão precedida de licitação, na forma do art. 175 da Constituição Federal e da Lei Federal nº 8.987/1995, aplicando-se a Lei Federal nº 14.133/2021 no que couber. O marco regulatório define ainda as competências do Poder Público relacionadas ao planejamento, regulação, fiscalização e controle da operação, bem como os princípios que devem nortear a prestação do serviço, destacando-se a continuidade, regularidade, eficiência, segurança, universalidade do atendimento e modicidade tarifária.

O Decreto nº 7.269/2011 complementa a disciplina legal ao estabelecer parâmetros operacionais relativos à organização das linhas, gestão da frota, padrões mínimos de qualidade, fiscalização, aplicação de penalidades e gestão tarifária, conferindo maior flexibilidade para atualização dos aspectos técnicos da operação.

O diagnóstico do marco regulatório do transporte coletivo deve considerar, ainda, a situação jurídica atual da delegação do serviço, verificando se a operação decorre de contrato de concessão ou permissão em vigor, de prorrogação contratual ou de exploração em caráter precário, uma vez que essa condição determina o alcance dos instrumentos de regulação disponíveis ao Município e a viabilidade jurídica das medidas a serem propostas nas etapas seguintes do Plano. O exame é igualmente necessário diante da reestruturação do sistema em curso, associada à implantação do serviço Rapidão e do respectivo Centro de Controle Operacional, cujos efeitos sobre a rede de

linhas, sobre a política tarifária e sobre as obrigações contratuais dos operadores devem ser refletidos no marco regulatório municipal

No que se refere à gestão do sistema, destaca-se a Lei Municipal nº 5.590/2007, que instituiu o Sistema de Bilhetagem Eletrônica, posteriormente modernizado por meio da plataforma Vamu Mobilidade. Além de facilitar o acesso dos usuários ao serviço, a bilhetagem eletrônica passou a desempenhar papel estratégico na gestão do transporte coletivo, fornecendo informações relevantes sobre demanda, distribuição espacial das viagens e padrões de utilização do sistema, constituindo importante ferramenta de apoio ao planejamento da mobilidade urbana. O tratamento desses dados deve observar a Lei Federal nº 13.709/2018 (LGPD), especialmente quanto à base legal aplicável ao Poder Público e à anonimização das informações utilizadas para fins de planejamento

A política tarifária municipal também incorporou instrumentos voltados à ampliação da inclusão social, destacando-se a Lei Municipal nº 6.370/2015, que disciplina as gratuidades tarifárias, e a Lei Municipal nº 7.094/2021, que instituiu o Passe Livre Estudantil. Essas iniciativas evidenciam que a política tarifária deixou de cumprir apenas função arrecadatória, passando a atuar como instrumento de promoção do direito à mobilidade e de ampliação do acesso da população ao transporte público. Sob o prisma jurídico, a instituição de gratuidades pressupõe a definição da respectiva fonte de custeio: nos termos do art. 9º, § 5º, da Lei Federal nº 12.587/2012, o déficit decorrente da adoção de subsídio tarifário deve ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários ou subsídios cruzados instituídos pelo poder público delegante.

O transporte coletivo reúne o conjunto normativo mais completo entre as modalidades analisadas, alcançando a delegação do serviço, a gestão operacional, a bilhetagem eletrônica e a política tarifária. A suficiência desse conjunto, contudo, não se confunde com a suficiência do arranjo que ele sustenta, de modo que os desafios identificados dizem respeito a aperfeiçoar os mecanismos de financiamento do sistema, assegurar a sustentabilidade das políticas de gratuidades e benefícios sociais e fortalecer a integração física, operacional e tarifária com as demais modalidades de transporte urbano.

4.2.2.1 Transporte Escolar

O transporte escolar constitui modalidade especializada de transporte de passageiros destinada ao deslocamento de estudantes entre suas residências e as instituições de ensino. Em razão da natureza do serviço e do público atendido, sua prestação está sujeita a requisitos específicos de segurança, qualificação dos condutores e condições dos veículos, sendo regulamentada de forma integrada por normas federais e municipais.

No âmbito federal, o transporte escolar é disciplinado pelo Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9.503/1997), especialmente pelos arts. 136 a 139, que estabelecem requisitos relativos às características dos veículos, habilitação dos condutores, inspeções periódicas e autorização para prestação do serviço. Essas disposições são complementadas pelas normas expedidas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), bem como pela Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (Lei Federal nº 9.394/1996), cujo art. 11, inciso VI, na redação dada pela Lei Federal nº 10.709/2003, atribui ao Município o transporte escolar dos alunos de sua rede de ensino, e pelo Estatuto da Criança e do Adolescente (Lei Federal nº 8.069/1990), que reconhecem o transporte escolar como importante instrumento para assegurar o acesso e a permanência dos estudantes na escola.

No Município de Maceió, o serviço é regulamentado pelo Decreto Municipal nº 8.842/2020, que disciplina os procedimentos de autorização, vistoria, fiscalização e controle da atividade, estabelecendo requisitos aplicáveis aos operadores, veículos e condutores. O Município dispõe, assim, de marco regulatório capaz de disciplinar a prestação do transporte escolar em seu território, observadas as competências estabelecidas pela legislação federal.

O desafio do transporte escolar é de coordenação federativa. A atribuição de competência a cada ente sobre a frota que lhe cabe não resolve o acompanhamento os deslocamentos realizados por veículos escolares provenientes de municípios vizinhos, que transportam diariamente estudantes para instituições de ensino localizadas em Maceió. Nessas situações, coexistem operadores autorizados por diferentes administrações municipais, submetidos a procedimentos próprios de cadastramento e fiscalização. As alternativas de cooperação interfederativa aplicáveis a essas situações são examinadas neste capítulo.

4.2.3 Transporte Individual

Além do transporte coletivo, o sistema de mobilidade urbana de Maceió contempla modalidades de transporte individual e especializado que desempenham papel complementar na oferta de deslocamentos à população. Essas modalidades distinguem-se pela flexibilidade operacional, pelo atendimento sob demanda ou pela prestação direcionada a públicos específicos, exigindo instrumentos regulatórios próprios para disciplinar sua organização, operação e fiscalização.

Em conformidade com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, compete ao Município regulamentar essas modalidades, estabelecendo requisitos para autorização dos operadores, padrões de segurança, mecanismos de controle e procedimentos de fiscalização, de forma a assegurar sua adequada integração ao sistema municipal de mobilidade e sua atuação em complemento ao transporte coletivo.

4.2.3.1 Serviço de Táxi

O serviço de táxi constitui modalidade de transporte público individual prestado sob demanda, caracterizado pela flexibilidade dos itinerários e pelo atendimento individualizado aos usuários. Em âmbito federal, a atividade é disciplinada pela Lei Federal nº 12.468/2011, que regulamenta a profissão de taxista, e pelo art. 12 da Lei Federal nº 12.587/2012, segundo o qual os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros devem ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, observados requisitos mínimos de segurança, conforto, higiene e qualidade e a fixação prévia dos valores máximos das tarifas. Em Maceió, sua regulamentação encontra-se consolidada na Lei Municipal nº 7.499/2023, que estabelece os princípios da atividade, disciplina as condições para sua exploração e define as competências do Departamento Municipal de Transportes e Trânsito (DMTT) para autorização, regulação e fiscalização do serviço.

O marco regulatório é complementado pela Lei Municipal nº 6.561/2016, que autoriza a circulação dos táxis em corredores exclusivos ou preferenciais do transporte coletivo, e pela Portaria DMTT nº 359/2025, que estabelece critérios relativos à idade máxima da frota, contribuindo para sua renovação e para a melhoria da qualidade do serviço.

Merece destaque o fato de que a Lei nº 7.499/2023 já contempla a possibilidade de utilização de plataformas digitais para solicitação do serviço de táxi, diferenciando essa modalidade do transporte individual privado por aplicativos. Essa distinção demonstra que o Município regulamentou a utilização de ferramentas tecnológicas no âmbito do serviço público de táxi, permanecendo sem disciplina específica apenas o transporte privado individual intermediado por plataformas digitais.

A regulamentação do serviço de táxi foi atualizada em 2023 e disciplina a outorga, as condições da frota e os parâmetros de prestação do serviço. O desafio da modalidade é de natureza concorrencial, e não normativa, decorrendo da crescente participação das plataformas digitais e da necessidade de manutenção do equilíbrio concorrencial entre as diferentes modalidades.

Do ponto de vista jurídico, a resposta a esse cenário encontra limite na jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, que veda medidas locais de caráter anticoncorrencial em desfavor do transporte privado individual, de modo que o reequilíbrio entre as modalidades deve ser buscado pela qualificação do serviço de táxi, e não pela restrição da modalidade concorrente.

4.2.3.2 Serviço de Mototáxi

O serviço de mototáxi constitui modalidade de transporte público individual prestado sob demanda, caracterizada pela utilização de motocicletas para o transporte remunerado de passageiros. Em razão de sua agilidade operacional e da capacidade de atender deslocamentos de curta e média distância, essa modalidade desempenha papel complementar ao transporte coletivo, ampliando as alternativas de mobilidade da população.

Em âmbito federal, a atividade é disciplinada pela Lei Federal nº 12.009/2009, que estabelece requisitos mínimos para o exercício da profissão, incluindo critérios relativos à habilitação dos condutores, capacitação específica e observância das normas de segurança. No Município de Maceió, o serviço é regulamentado pela Lei Municipal nº 6.931/2019 e pelo Decreto Municipal nº 8.844/2020, que disciplinam os procedimentos de autorização, os requisitos aplicáveis aos permissionários, as condições dos veículos e os mecanismos de fiscalização exercidos pelo Departamento Municipal de Transportes e Trânsito (DMTT).

Cumpra distinguir, contudo, o serviço público de mototáxi, submetido à Lei Federal nº 12.009/2009 e à regulamentação municipal, do transporte remunerado privado individual de passageiros realizado por motocicleta e intermediado por plataformas tecnológicas, sujeito ao regime dos arts.

11-A e 11-B da Lei Federal nº 12.587/2012. Essa distinção foi reconhecida pelo Supremo Tribunal Federal no julgamento da ADI 7.852, concluído em novembro de 2025, e na medida cautelar deferida na ADPF 1296, em janeiro de 2026, ocasiões em que a Corte afastou exigências locais que, a pretexto de regulamentar, inviabilizavam a atividade privada. Eventual atualização da regulamentação municipal deve observar esses parâmetros.

A disciplina municipal do mototáxi alcança a autorização, a operação e a fiscalização do serviço público, mas não o transporte privado individual por motocicleta intermediado por plataformas, submetido a regime federal próprio. O desafio da modalidade concentra-se na efetividade dos mecanismos de fiscalização, especialmente diante da atuação de operadores não autorizados e da necessidade de permanente atualização dos instrumentos de controle pelo Poder Público, aspectos analisados no item 4.2.4.

No exercício da fiscalização, cabe observar que a sanção aplicável ao transporte remunerado não licenciado é a prevista no art. 231, inciso VIII, do Código de Trânsito Brasileiro, na redação dada pela Lei Federal nº 13.855/2019, sendo vedada a instituição, por norma local, de penalidades ou medidas administrativas mais gravosas.

4.2.3.3 Transporte Individual Privado por Plataformas Tecnológicas

O transporte individual privado de passageiros intermediado por plataformas tecnológicas consolidou-se como uma das principais transformações recentes da mobilidade urbana, ampliando as alternativas de deslocamento da população e modificando a dinâmica do transporte individual nas cidades brasileiras.

No âmbito nacional, a Lei Federal nº 13.640/2018 alterou a Política Nacional de Mobilidade Urbana para reconhecer essa modalidade e atribuir aos Municípios a competência para regulamentar e fiscalizar sua prestação em âmbito local, observadas as diretrizes gerais estabelecidas pela legislação federal. A competência municipal está delimitada pelos arts. 11-A e 11-B da Lei Federal nº 12.587/2012, que a vinculam à efetiva cobrança dos tributos municipais devidos, à exigência dos seguros previstos em lei e à inscrição do motorista como contribuinte individual do Regime Geral de Previdência Social.

Em Maceió, a atividade foi regulamentada pela Lei Municipal nº 6.876/2019, que estabelecia requisitos para cadastramento das plataformas, condições de operação, padrões mínimos de segurança, vistoria dos veículos e mecanismos de compartilhamento de informações com o Poder Público. Entretanto, a referida norma foi integralmente revogada pela Lei Municipal nº 7.335/2023, deixando o Município sem regulamentação específica para essa modalidade.

Os efeitos dessa lacuna sobre a fiscalização, o planejamento e a integração modal são examinados no item 4.2.4.1, evitando-se a duplicidade entre a descrição do marco normativo e a análise crítica.

4.2.4 Análise Crítica do Marco Regulatório dos Modos de Transporte

A análise do marco regulatório evidencia que o Município de Maceió dispõe de estrutura normativa abrangente para disciplinar as principais modalidades de transporte urbano. O transporte coletivo, o serviço de táxi, o mototáxi e o transporte escolar possuem regulamentação específica que define competências do Poder Público, requisitos para prestação dos serviços e mecanismos de fiscalização, demonstrando alinhamento, em linhas gerais, às diretrizes estabelecidas pela Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Entretanto, as transformações verificadas na dinâmica da mobilidade urbana, impulsionadas pela incorporação de novas tecnologias, pela diversificação das formas de deslocamento e pelas mudanças no comportamento dos usuários, evidenciam desafios que extrapolam a mera existência de normas jurídicas. Sob essa perspectiva, o diagnóstico permitiu identificar fragilidades de naturezas distintas, relacionadas à atualização do marco regulatório, à efetividade da fiscalização, à coordenação institucional entre entes públicos e à sustentabilidade do sistema de transporte coletivo.

Diferentemente de uma simples ausência de regulamentação, essas fragilidades apresentam características distintas e, por essa razão, demandam estratégias específicas de enfrentamento. Enquanto algumas decorrem de lacunas normativas, outras estão relacionadas ao fortalecimento da capacidade institucional do Poder Público ou ao aperfeiçoamento dos mecanismos de planejamento e gestão da mobilidade urbana.

Nos itens a seguir são analisados os principais desafios identificados, destacando-se aqueles relacionados ao transporte individual privado intermediado por plataformas tecnológicas, ao transporte informal de passageiros, ao transporte escolar, à política tarifária e à integração entre os diferentes modos de transporte.

Os desafios não possuem a mesma natureza nem o mesmo grau de urgência, razão pela qual são ordenados segundo a prioridade de enfrentamento. Em caráter crítico situa-se a sustentabilidade econômico-financeira do transporte público coletivo, por afetar a continuidade do serviço que estrutura o sistema de mobilidade e por depender de decisões contratuais e orçamentárias de longo prazo. Em caráter estrutural situam-se a lacuna regulatória do transporte individual privado por plataformas tecnológicas, que compromete a capacidade de planejamento e o acesso a dados sobre os deslocamentos, e a integração regulatória entre os modos, cuja superação condiciona os resultados das demais medidas. Em caráter operacional, com impacto relevante mas solução mais direta, situam-se a efetividade da fiscalização do transporte irregular e a cooperação interfederativa no transporte escolar, que dependem de capacidade administrativa e de instrumentos de cooperação, e não de alteração normativa.

4.2.4.1 Lacuna Regulatória do Transporte Individual Privado por Plataformas Tecnológicas

A principal lacuna identificada no atual marco regulatório dos modos de transporte de Maceió refere-se ao transporte individual privado de passageiros intermediado por plataformas tecnológicas. Embora a atividade permaneça regularmente amparada pela Lei Federal nº 13.640/2018, a inexistência de regulamentação municipal específica reduz a capacidade do Poder Público de disciplinar aspectos operacionais da atividade e de integrá-la às estratégias de planejamento da mobilidade urbana.

Essa lacuna não impede a prestação do serviço, mas limita a atuação regulatória do Município em temas relevantes para a gestão da mobilidade, como o compartilhamento de informações operacionais, a definição de critérios para utilização do sistema viário, a organização de áreas de embarque e desembarque, o monitoramento da operação e a adoção de mecanismos específicos de fiscalização. Como consequência, o Município dispõe de menor capacidade para acompanhar a evolução dessa modalidade e avaliar seus impactos sobre o sistema de transportes.

Outro aspecto relevante refere-se à disponibilidade de dados para o planejamento urbano. As plataformas digitais produzem grande volume de informações sobre origem e destino das viagens, horários de maior demanda, padrões de deslocamento e áreas de maior concentração de embarques e desembarques. Quando adequadamente compartilhadas de forma anonimizada e em conformidade com a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (Lei Federal nº 13.709/2018), essas informações podem subsidiar o planejamento da mobilidade, a gestão do sistema viário e a avaliação da interação entre o transporte individual privado e o transporte coletivo.

Essa competência, contudo, encontra limites definidos. No julgamento da ADPF 449 e do RE 1.054.110, submetido à sistemática da repercussão geral (Tema 967), o Supremo Tribunal Federal fixou que a proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação à livre iniciativa e à livre concorrência, e que, no exercício da regulamentação e da fiscalização do serviço, os Municípios não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal (art. 22, inciso XI, da Constituição Federal). O entendimento foi reafirmado na ADI 7.852 e na medida cautelar deferida na ADPF 1296. A eventual nova regulamentação municipal deve, portanto, concentrar-se em cadastro, condições de segurança, compartilhamento de dados e disciplina do uso do sistema viário, sem criar barreiras de entrada ou exigências que, na prática, inviabilizem a prestação do serviço.

Além disso, a ausência de regulamentação municipal dificulta a definição de diretrizes que promovam a integração dessa modalidade com os demais serviços de transporte urbano. A Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelece que os diferentes modos de transporte devem atuar de forma complementar, contribuindo para um sistema integrado, eficiente e acessível. Nesse contexto, a regulamentação municipal pode representar importante instrumento para harmonizar a atuação das plataformas tecnológicas com os objetivos da política pública de mobilidade, sem restringir a inovação ou a livre iniciativa.

Dessa forma, identifica-se oportunidade para atualização do marco regulatório municipal, de modo a fortalecer a capacidade institucional do Município, ampliar a utilização de informações qualificadas para o planejamento da mobilidade e promover maior integração entre o transporte individual privado por plataformas tecnológicas e as demais modalidades de transporte urbano.

4.2.4.2 Transporte Informal e Efetividade da Fiscalização

Outro desafio identificado refere-se à atuação de serviços de transporte de passageiros prestados sem autorização do Poder Público, popularmente conhecidos como "lotações", bem como à operação irregular de outras modalidades sujeitas à regulamentação municipal. Embora tais serviços possam surgir como alternativa à insuficiência de atendimento em determinados horários ou regiões da cidade, sua prestação à margem da regulamentação compromete a organização do sistema de transportes e dificulta a atuação dos órgãos responsáveis pela gestão da mobilidade.

A operação irregular dessas modalidades produz impactos que vão além da concorrência com os serviços regularmente autorizados. A ausência de controle administrativo limita a fiscalização das condições de segurança dos veículos, da habilitação dos condutores, da observância dos requisitos legais e da qualidade dos serviços prestados, além de dificultar a produção de informações confiáveis sobre a oferta efetiva de transporte no Município. O dimensionamento do problema depende de informações que devem ser incorporadas ao diagnóstico, notadamente o volume de autuações lavradas com fundamento no art. 231, inciso VIII, do Código de Trânsito Brasileiro, as regiões e os horários de maior incidência e a cobertura da rede regular nessas áreas, dados que permitem distinguir a informalidade decorrente de insuficiência de oferta daquela de natureza estritamente econômica.

No caso específico do transporte coletivo por lotação, a atuação do Poder Público concentra-se principalmente em ações de fiscalização destinadas a coibir a prestação irregular do serviço. Todavia, a recorrência dessas operações demonstra que o enfrentamento do problema não depende exclusivamente da aplicação de medidas repressivas, exigindo também o monitoramento permanente da oferta de transporte, a identificação de áreas com demanda insuficientemente atendida e o fortalecimento das ações de planejamento e gestão da mobilidade.

O Município dispõe do instrumento sancionatório aplicável, mas sua utilização isolada não altera as condições que produzem a informalidade. O enfrentamento do problema depende de ampliar a capacidade operacional do Município para monitorar continuamente essas atividades e adotar medidas preventivas que reduzam os incentivos à informalidade. O fortalecimento da fiscalização, associado ao planejamento integrado da oferta de transporte e à utilização de informações qualificadas sobre os deslocamentos urbanos, tende a produzir resultados mais efetivos do que a adoção isolada de medidas sancionatórias.

Assim, identifica-se que as fragilidades observadas nesse contexto se caracterizam predominantemente como um desafio de efetividade regulatória e de capacidade institucional, mais do que propriamente uma lacuna normativa, demandando o aperfeiçoamento dos mecanismos de monitoramento, fiscalização e gestão do sistema municipal de transportes.

4.2.4.3 Transporte Escolar e Cooperação Interinstitucional

A análise da regulamentação do transporte escolar demonstra que o Município de Maceió dispõe de arcabouço normativo adequado para disciplinar a prestação do serviço em seu território, em consonância com a legislação federal aplicável. Os instrumentos atualmente vigentes estabelecem requisitos relacionados à autorização dos operadores, às condições dos veículos, à qualificação dos condutores e aos procedimentos de fiscalização, conferindo segurança jurídica à atuação do Poder Público municipal.

Entretanto, a dinâmica regional dos deslocamentos escolares evidencia desafios que extrapolam os limites da regulamentação municipal. Maceió concentra expressivo número de instituições de ensino que atendem estudantes residentes em municípios vizinhos, resultando em fluxo diário de veículos escolares autorizados por diferentes administrações municipais e submetidos a procedimentos próprios de cadastramento e fiscalização.

A superação desse quadro não depende da edição de novas normas municipais, mas de instrumentos formais de cooperação, como convênios ou acordos de cooperação técnica, que fortaleçam os mecanismos de coordenação entre os entes responsáveis pela gestão e fiscalização desses serviços. A inexistência de procedimentos permanentes para intercâmbio de informações, realização de ações conjuntas de fiscalização e compartilhamento de cadastros pode dificultar o acompanhamento dos operadores que circulam regularmente entre diferentes municípios.

Trata-se, portanto, de um desafio de governança interfederativa, cuja superação depende menos da edição de novas normas e mais da construção de instrumentos de cooperação institucional capazes de fortalecer a atuação coordenada dos órgãos competentes. Nesse contexto, a celebração de acordos de cooperação técnica, a integração de informações cadastrais e o desenvolvimento de protocolos compartilhados de fiscalização podem contribuir para ampliar a efetividade do controle sobre essa modalidade de transporte.

Assim, identifica-se oportunidade para que o Plano de Mobilidade Urbana estimule o fortalecimento da articulação institucional entre Maceió e os municípios de sua área de influência, promovendo uma abordagem integrada para o planejamento e a fiscalização dos deslocamentos escolares, em consonância com os princípios da eficiência administrativa e da gestão integrada da mobilidade urbana.

4.2.4.4 Política Tarifária e Benefícios Sociais

A política tarifária constitui um dos principais instrumentos de gestão do transporte público coletivo, exercendo influência direta sobre a acessibilidade da população, a atratividade do sistema e sua sustentabilidade econômico-financeira. Em Maceió, a regulamentação vigente incorporou mecanismos voltados à ampliação do acesso ao transporte coletivo por meio da concessão de gratuidades e benefícios tarifários, refletindo a compreensão da mobilidade como direito social e elemento essencial para o acesso à educação, ao trabalho, à saúde e aos demais serviços urbanos.

Sob a perspectiva social, a ampliação desses benefícios representa importante avanço na promoção da inclusão e da equidade, reduzindo barreiras econômicas de acesso ao transporte coletivo e favorecendo a utilização do sistema por grupos socialmente vulneráveis. Essas medidas mostram-se alinhadas às diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que orienta os entes federativos a promoverem o acesso universal à cidade e aos serviços públicos.

Entretanto, a ampliação das gratuidades também produz impactos sobre o equilíbrio econômico-financeiro do sistema de transporte coletivo. À medida que parcela crescente dos usuários deixa de contribuir diretamente para a arrecadação tarifária, aumenta a necessidade de mecanismos de compensação financeira capazes de preservar a sustentabilidade dos contratos de prestação do serviço e evitar que os custos sejam integralmente transferidos aos usuários pagantes.

Esse cenário evidencia que a política tarifária deve ser compreendida de forma integrada ao modelo de financiamento do transporte coletivo. A sustentabilidade do sistema depende não apenas da definição do valor da tarifa, mas também da adoção de fontes complementares de custeio, da utilização eficiente dos recursos públicos e da permanente avaliação dos impactos financeiros decorrentes das políticas de benefícios sociais. A avaliação desse impacto depende de informações que devem integrar o diagnóstico, entre elas a participação das gratuidades e dos benefícios no total de passageiros transportados, a evolução da demanda pagante, a composição da receita do

sistema e a existência de fontes de custeio já instituídas, sem as quais a conclusão sobre a sustentabilidade permanece qualitativa

Nesse contexto, identifica-se oportunidade para que o Plano de Mobilidade Urbana promova a discussão sobre alternativas de financiamento que conciliem a ampliação da acessibilidade da população com a sustentabilidade econômica do sistema, fortalecendo o transporte coletivo como eixo estruturador da mobilidade urbana municipal.

4.2.4.5 Integração Regulatória entre os Modos de Transporte

A análise do marco regulatório evidencia que as diferentes modalidades de transporte existentes em Maceió são disciplinadas por instrumentos normativos específicos, elaborados em momentos distintos e voltados às particularidades de cada serviço. Embora essa estrutura permita disciplinar adequadamente cada modalidade de forma individualizada, observa-se oportunidade para o fortalecimento da integração regulatória entre os diferentes modos de transporte, em consonância com as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Essa integração deve ser compreendida para além da compatibilização das normas aplicáveis às diversas modalidades. Pressupõe também a articulação entre os instrumentos de planejamento, regulação, fiscalização e monitoramento, de forma a permitir que transporte coletivo, táxi, mototáxi, transporte escolar e transporte individual privado por plataformas tecnológicas atuem de maneira complementar, contribuindo para um sistema de mobilidade mais eficiente, acessível e sustentável.

Sob essa perspectiva, o fortalecimento da integração regulatória pode contribuir para ampliar o compartilhamento de informações entre os diferentes serviços, aperfeiçoar o planejamento da oferta de transporte, otimizar as ações de fiscalização e subsidiar decisões baseadas em evidências. Essa abordagem mostra-se particularmente relevante diante da crescente diversificação dos padrões de deslocamento da população e da necessidade de coordenação entre os diversos atores envolvidos na gestão da mobilidade urbana.

Importa destacar que essa integração não pressupõe a uniformização dos regimes jurídicos aplicáveis a cada modalidade, mas a construção de instrumentos de coordenação que permitam compatibilizar suas diferentes características operacionais e regulatórias com os objetivos da política municipal de mobilidade. Nesse contexto, o Plano de Mobilidade Urbana representa oportunidade para consolidar diretrizes voltadas ao fortalecimento da governança do sistema de

transportes, promovendo maior articulação entre os diferentes modos e contribuindo para uma gestão mais integrada da mobilidade urbana.

4.2.5 Síntese do Diagnóstico Regulatório

A análise do marco regulatório dos modos de transporte evidencia que o Município de Maceió dispõe de base normativa consistente para disciplinar as principais modalidades de transporte urbano, especialmente o transporte público coletivo, o serviço de táxi, o mototáxi e o transporte escolar. Verifica-se alinhamento da legislação municipal às diretrizes estabelecidas pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, conferindo ao Poder Público instrumentos para organização, regulação e fiscalização desses serviços.

Entretanto, o diagnóstico demonstra que os principais desafios atualmente enfrentados decorrem menos da ausência de regulamentação e mais da necessidade de aperfeiçoar a efetividade dos instrumentos existentes e adaptá-los às transformações verificadas na mobilidade urbana. Nesse contexto, destacam-se como aspectos prioritários a atualização da regulamentação do transporte individual privado intermediado por plataformas tecnológicas, o fortalecimento da fiscalização das modalidades irregulares, o aprimoramento da cooperação institucional para acompanhamento do transporte escolar intermunicipal, a busca por mecanismos que assegurem a sustentabilidade econômico-financeira do transporte coletivo e o fortalecimento da integração regulatória entre os diferentes modos de transporte.

Com o objetivo de consolidar os principais resultados do diagnóstico regulatório apresentado neste capítulo, o Quadro 23 sintetiza a situação regulatória das modalidades de transporte analisadas, destacando os respectivos instrumentos normativos e os principais desafios identificados. Essa consolidação permite visualizar, de forma comparativa, o grau de maturidade regulatória de cada modalidade e os aspectos que demandam maior atenção no âmbito das futuras ações de aperfeiçoamento da política municipal de mobilidade urbana.

Quadro 23 - Síntese do Diagnóstico Regulatório dos Modos de Transporte no Município de Maceió

Modalidade	Marco Regulatório	Situação Regulatória	Principal Desafio
Transporte Público Coletivo	Constituição Federal (art. 30, V); Lei Federal nº 12.587/2012 (PNMU); Lei Federal nº 9.503/1997 (CTB); Lei Municipal nº 6.033/2011; Lei Municipal nº 5.590/2007 (Bilhetagem Eletrônica); Lei Municipal nº 6.370/2015; Lei Municipal nº 7.094/2021 (Passe Livre Estudantil).	Consolidada no plano normativo; pendente de verificação da situação contratual da delegação	Sustentabilidade Financeira e regularidade da delegação
Táxi	Lei Municipal nº 7.499/2023; Lei Municipal nº 6.561/2016; Portaria DMTT nº 359/2025.	Consolidada, com ressalva quanto ao fundamento legal da Portaria DMTT nº 359/2025	Competitividade
Mototáxi	Lei Federal nº 12.009/2009; Lei Municipal nº 6.931/2019; Decreto Municipal nº 8.844/2020. Transporte privado individual por motocicleta: arts. 11-A e 11-B da Lei Federal nº 12.587/2012; STF, ADI 7.852 e ADPF 1296 (medida cautelar).	Consolidada quanto ao serviço público de mototáxi; não alcança o transporte privado individual por motocicleta intermediado por plataformas	Fiscalização
Transporte Escolar	Lei Federal nº 9.503/1997 (CTB); Lei Federal nº 9.394/1996 (LDB); Lei Federal nº 8.069/1990 (ECA); normas do CONTRAN; Decreto Municipal nº 8.842/2020 e Lei Municipal nº 7.448/2023.	Consolidada	Cooperação interfederativa

Transporte Individual Privado por Plataformas Tecnológicas	Lei Federal nº 12.587/2012, com alterações promovidas pela Lei Federal nº 13.640/2018; Lei Municipal nº 7.335/2023 (revogação da Lei Municipal nº 6.876/2019). Parâmetros jurisprudenciais: STF, ADPF 449 e RE 1.054.110 (Tema 967); ADI 7.852; ADPF 1296 (medida cautelar).	Regulamentação municipal pendente	Atualização normativa
---	--	-----------------------------------	-----------------------

Fonte: Elaboração própria, 2026.

As conclusões apresentadas neste diagnóstico fornecem subsídios para as etapas subsequentes de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, orientando a formulação de diretrizes e propostas destinadas ao aperfeiçoamento do marco regulatório municipal e ao fortalecimento da gestão integrada da mobilidade em Maceió.

4.3 Gestão Pública da Mobilidade Urbana

A efetividade de qualquer plano de mobilidade depende não apenas da qualidade técnica das propostas, mas da capacidade institucional de implementá-las, monitorá-las e atualizá-las ao longo do tempo. Esta seção examina o arranjo de gestão pública responsável pela mobilidade urbana em Maceió, cobrindo a estrutura institucional vigente, a distribuição de competências entre os órgãos municipais e os desafios que o crescimento acelerado da cidade impõe a essa estrutura. O objetivo é identificar em que medida o desenho institucional atual está preparado para sustentar a implementação do PlanMobi, e onde residem os principais riscos de fragmentação, sobreposição ou lacuna de competências que o Plano precisará equacionar.

4.3.1 Estrutura Institucional da Gestão da Mobilidade Urbana

A titularidade do planejamento e da gestão da mobilidade urbana é do município, conforme a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012). Em Maceió, a estrutura vigente foi reorganizada por um conjunto de leis delegadas de 2023, que distribuíram as competências de mobilidade entre quatro órgãos. A Lei Delegada nº 12/2023 institui o Departamento Municipal de

Transporte e Trânsito (DMTT) como órgão central responsável pelo planejamento, pela coordenação e pela execução da política municipal de transporte e mobilidade, incluindo a regulação e a fiscalização dos serviços, a gestão operacional do transporte coletivo e individual e a regulação tarifária, das concessões e permissões. Como órgão executor central da política de mobilidade, o DMTT será responsável por implementar, no dia a dia, as diretrizes operacionais e regulatórias que o PlanMobi vier a consolidar para a mobilidade de Maceió.

A mesma lei atribui ao Instituto de Pesquisa, Planejamento e Licenciamento Urbano e Ambiental (IPLAM) o suporte técnico ao planejamento, por meio do Sistema de Informações Geográficas do município e das informações multifinalitárias. Esse acervo técnico-informacional constitui insumo direto para o diagnóstico, o monitoramento e a atualização periódica do PlanMobi. A Lei Delegada nº 11/2023 confere à Secretaria Municipal de Infraestrutura (SEMINFRA) a execução dos planos de ampliação da malha viária, com ênfase em acessibilidade universal, segurança viária e sustentabilidade. Essa atuação deverá se articular diretamente com as diretrizes de infraestrutura viária a serem definidas pelo PlanMobi. Os projetos estruturantes e as parcerias público-privadas, entre os quais o BRT e o próprio PlanMobi, são conduzidos pela Secretaria Municipal de Ações Estratégicas e Parcerias (SAEP, criada em 2023). As competências de cada órgão e sua base legal estão sintetizadas no Tabela de Competências institucionais da mobilidade urbana em Maceió.

Essa distribuição evidencia o principal gargalo institucional: as funções de planejar (IPLAM), regular e operar (DMTT), executar obras (SEMINFRA) e conceber projetos estruturantes (SAEP) estão repartidas entre órgãos distintos, o que exige articulação permanente e clareza na definição de competências para evitar lacunas e sobreposição. A Lei Delegada nº 005/2023 institui o Conselho Municipal de Transportes e o Fundo Municipal de Transportes Urbanos, instâncias de governança e de financiamento setorial que precisam ter suas competências bem delimitadas em relação ao Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, ainda em constituição. Ambas as instâncias serão fundamentais para o acompanhamento da execução e o financiamento das ações previstas no PlanMobi.

4.3.2 Desafios Frente ao Crescimento Urbano

No que se refere a atribuições que competem a outros entes federativos, o território municipal é atravessado por vias sob jurisdição estadual e federal que integram os corredores estruturantes deste diagnóstico, como a BR-316 e a AL-101 Norte, cuja gestão não é municipal. Parte expressiva

da demanda tem, ainda, caráter metropolitano: o Passe Livre Estudantil atende estudantes de Maceió e da Região Metropolitana de Maceió (RMM), o que insere a gestão municipal em um campo de competências compartilhadas com o Estado e os municípios vizinhos.

No âmbito municipal, as atribuições relacionadas ao planejamento, à regulação, à fiscalização, à execução de obras e ao financiamento da mobilidade urbana estão distribuídas entre diferentes órgãos e instâncias de governança, conforme sistematizado no Quadro abaixo.

A efetividade desse arranjo institucional é pressionada pela dinâmica de crescimento urbano: Maceió registrou, na última década, o maior crescimento de frota entre as capitais do Nordeste, da ordem de 44%, o que amplia a demanda sobre o sistema viário e sobre a capacidade de regulação e fiscalização do DMTT, tornando a coordenação entre os órgãos uma condição para a efetividade do Plano.

Quadro 24 - Competências institucionais da mobilidade urbana em Maceió

Órgão	Base Legal	Papel na Mobilidade
DMTT	Lei Delegada nº 12/2023	Planejamento, regularização, fiscalização e operação do transporte e trânsito
IPLAM	Lei Delegada nº 12/2023	Suporte técnico, SIG municipal e informações multifinalitárias
SEMINFRA	Lei Delegada nº 12/2023	Execução de obras e ampliação da malha viária
SAEP	Criada em 2023	Projetos estruturantes e parcerias público-privadas (BRT, PlanMobi)
Conselho Municipal de Transportes / Fundo Municipal de Transportes Urbanos	Lei Delegada nº 005/2023	Governança consultiva e financiamento setorial

Fonte: Elaboração própria, 2026.

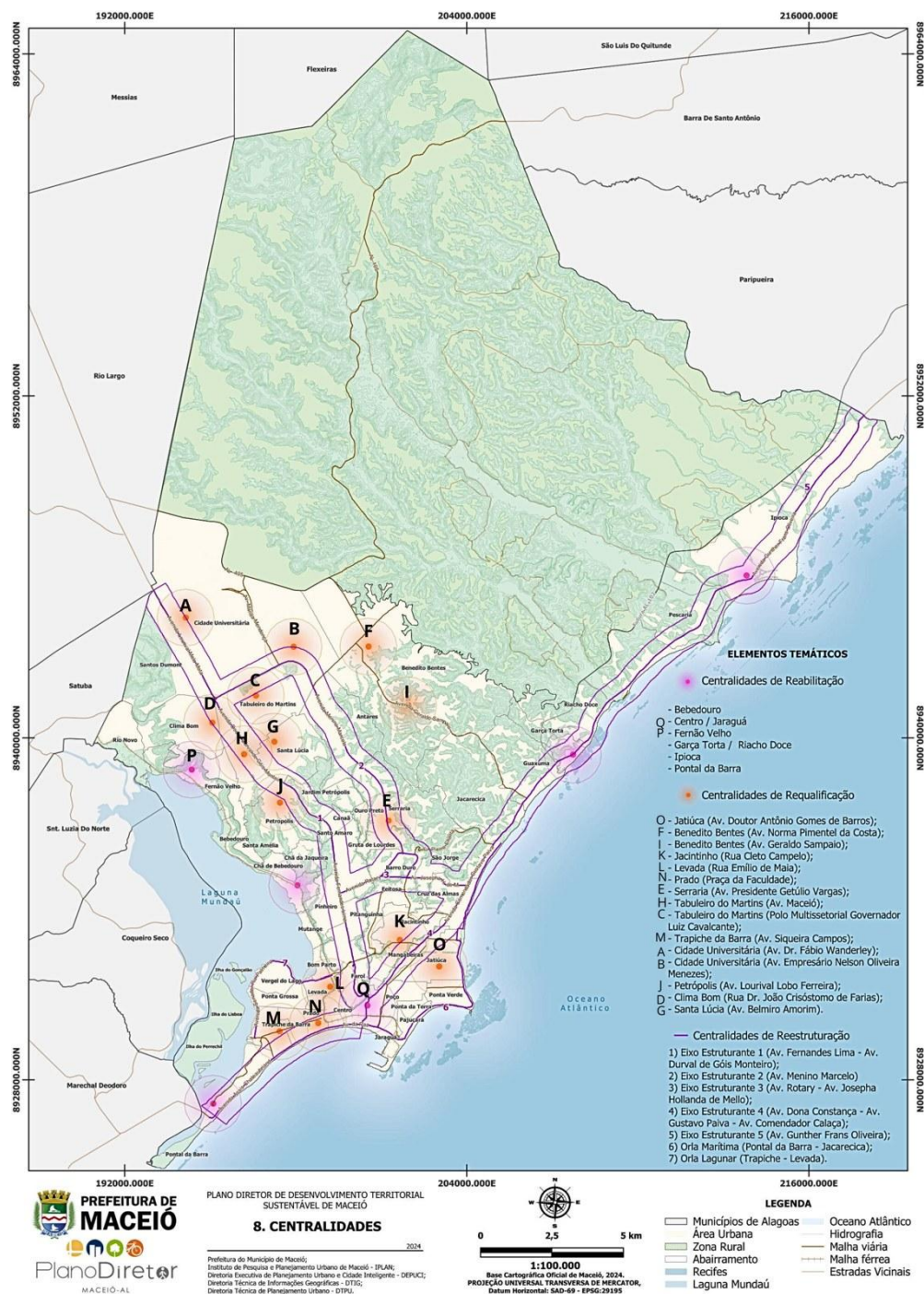
4.4 Problemas de segurança de trânsito

O diagnóstico da malha viária de Maceió apresentado a seguir apoia-se em cerca de 250 km de sistema viário inspecionados, cobertos por dois levantamentos complementares que aplicaram a mesma metodologia — sistema de pontuação objetiva fundamentado no CTB, na PNMU, na LBI,

na NBR 9050 e nos manuais do CONTRAN. O primeiro cobriu 150 km em 86 logradouros, organizados em 17 regiões de análise (“A” a “Q”); o segundo, executado em outubro–novembro de 2025, ampliou o inventário em 102 km, correspondentes a 16 vias estratégicas agrupadas em quatro trechos funcionais — Acesso Nordeste, Lagoa–Ciduniver, Orla–Pontal e Fernandes–Afrânio. Por adotarem unidades territoriais distintas — regiões, no primeiro caso, e trechos de percurso contínuo, no segundo —, os dois levantamentos não são somados, mas se complementam na cobertura do território municipal. Os quatro critérios avaliados — calçadas e travessias, segurança do trânsito, sinalização e dimensões das vias — foram medidos em ambos os levantamentos, e os gráficos gerais desta seção são apresentados pareados para permitir uma leitura integrada do sistema.

A distribuição das 17 regiões do levantamento inicial pode ser visualizada na Figura 54, que as espacializa sobre o mapa de centralidades urbanas, permitindo situar geograficamente o conjunto de vias inspecionadas e a abrangência territorial do inventário.

Figura 54 - Espacialização das 17 regiões inspecionadas (“A” a “Q”) sobre o mapa de centralidades urbanas

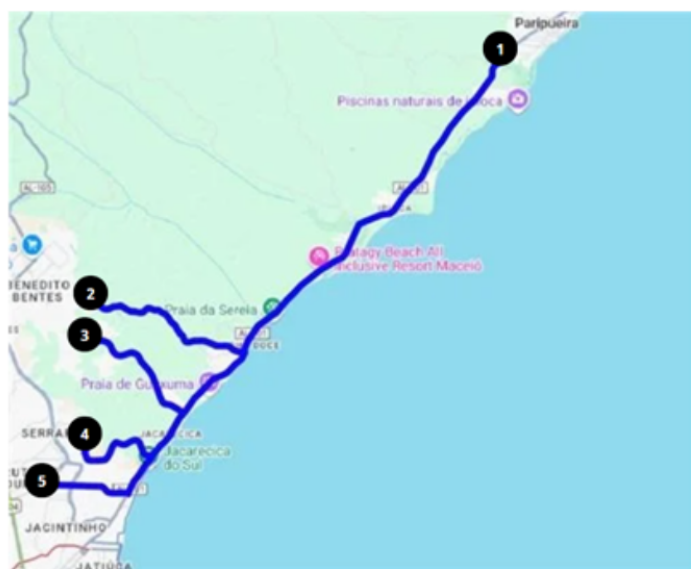


Fonte: Mapa de centralidades elaborado pela Prefeitura Municipal de Maceió, adaptada pela FGV Projetos.
Elaboração própria, 2026.

Já o levantamento adicional percorreu quatro trechos funcionais, cada um correspondente a um percurso contínuo de campo. Na sequência, cada trecho é caracterizado e especializado em seu respectivo mapa de percurso.

Trecho 1 — Acesso Nordeste (40,84 km, risco muito alto). Percorre a porção nordeste do município, de caráter predominantemente rodoviário, conectando o acesso pela AL-101 Norte aos bairros do litoral norte. Concentra as condições mais críticas do sistema inspecionado. O percurso contempla Rodovia AL-101 Norte, Rua Antônio Félix, Avenida Rota do Mar, Avenida Pierre Chalita e Avenidas Márcio Canuto e Josefa de Melo, conforme a Figura 55.

Figura 55 - Trecho 1 (Acesso Nordeste)

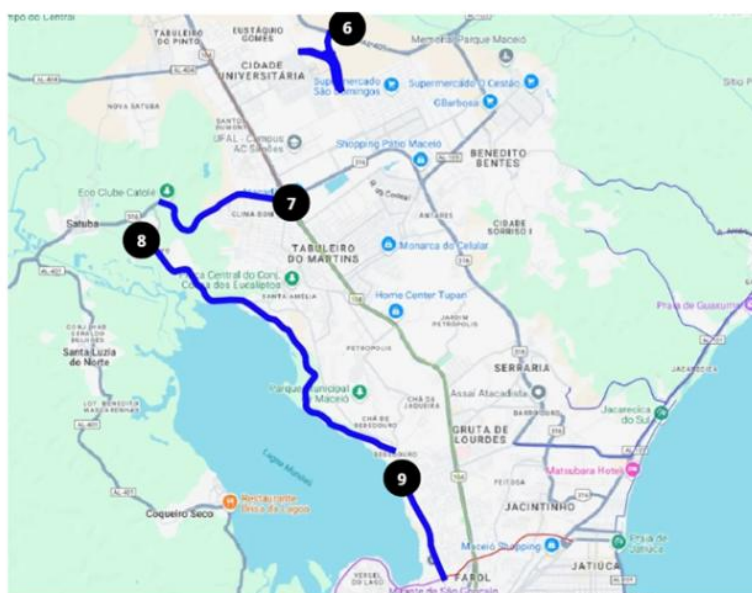


- 1 - Rodovia AL 101 - Norte (22.19 Km);**
- 2 - Rua Antônio Félix (6.84 Km);**
- 3 - Avenida Rota do Mar (4.86 Km);**
- 4 - Avenida Pierre Chalita (3.83 Km);**
- 5 - Avenida Márcio Canuto e Josefa de Melo (3.11 Km).**

Fonte: Inventário Viário. Elaboração própria, 2026.

Trecho 2 — Lagoa–Cidade Universitária (20,45 km, risco muito alto). Liga a região da Cidade Universitária e do Tabuleiro do Martins ao Mirante da Lagoa, articulando vias arteriais e a BR-316. Apresenta forte contraste entre a boa condição da pista e a precariedade da acessibilidade. O percurso contempla Avenida Marília Mendonça, BR-316 (trechos de Catolé e Serdezelo), Avenida Jorge Montenegro de Barros e Rua General Hermes, conforme a Figura 56.

Figura 56 - Trecho 2 (Lagoa-Cidade Universitária)

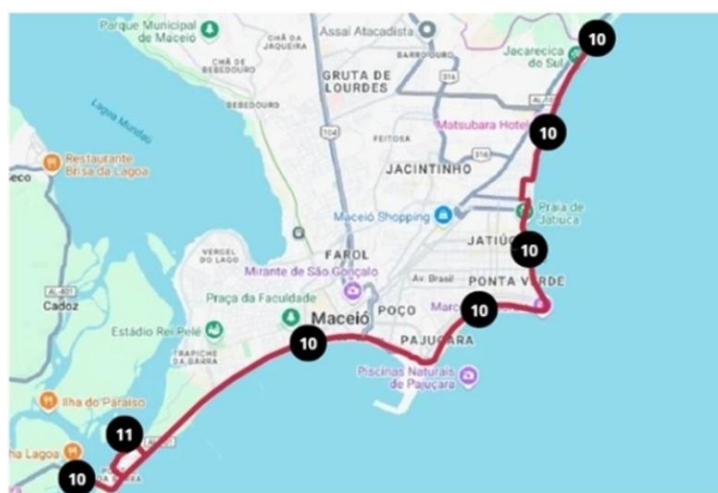


- 6 - Avenida Marília Mendonça (4.18 Km);**
- 7 - Rodovia BR-316 (Catolé e Serdezelo) (3.95 Km);**
- 8 Avenida Jorge Montenegro de Barros (9.26 Km);**
- 9 - Rua General Hermes (3.04 Km).**

Fonte: Inventário Viário. Elaboração própria, 2026.

Trecho 3 — Orla–Pontal (19,07 km, risco médio). Estende-se pela orla marítima e pelo Pontal da Barra, em área de forte vocação turística, recreativa e residencial. Diferencia-se positivamente dos demais, com predominância de classificações excelentes. O percurso contempla Avenida Assis Chateaubriand, Avenida da Paz, Avenida Industrial Cícero Toledo, Rua Sampaio Marques, Avenida Doutor Antônio Gouveia, Avenida Sílvio Carlos Viana e Avenida Álvaro Otacílio, conforme a Figura 57.

Figura 57 - Trecho 3 (Orla-Pontal)

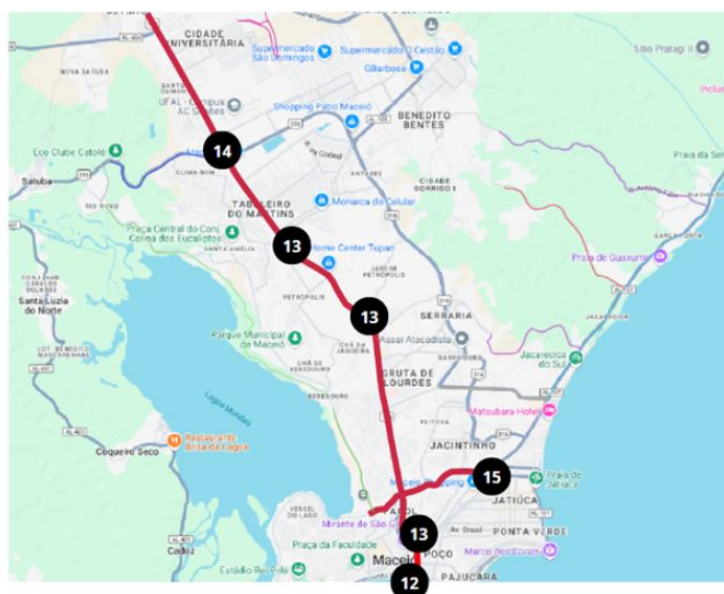


- 10 - 11: Orla-Pontal (19,05 Km)**
(Av. Assis Chateaubriand,
R. Alameda B,
R. Alípio Barbosa,
Av. da Paz,
Av. Indl. Cícero Toledo,
R. Sampaio Marques,
Av. Dr. Antônio Marques,
Av. Sílvio Carlos Viana,
Av. Álvaro Otacílio,
Av. Litorânea)

Fonte: Inventário Viário. Elaboração própria, 2026.

Trecho 4 — Fernandes–Afrânio (22,00 km, risco alto). Corresponde ao principal eixo estruturante do sistema viário municipal, no sentido norte-sul. Combina áreas de infraestrutura consolidada com pontos de fragilidade relevante. O percurso contempla Avenida Deputado Humberto Mendes, Avenida Fernandes Lima/Durval de Góes Monteiro, Avenida Lourival de Melo Mota e Avenida Afrânio Lages, conforme a Figura 58.

Figura 58 - Trecho 4 (Fernandes-Afrânio)



12 - Avenida Dep. Humberto Mendes (1.73 Km);
13 - Avenida Fernandes Lima/Durval Góes Monteiro (12.03 Km);
14 - Avenida Lourival de Melo Mota (4.44 Km);
15 - Avenida Afrânio Lages (3.77 Km).

Fonte: Inventário Viário. Elaboração própria, 2026.

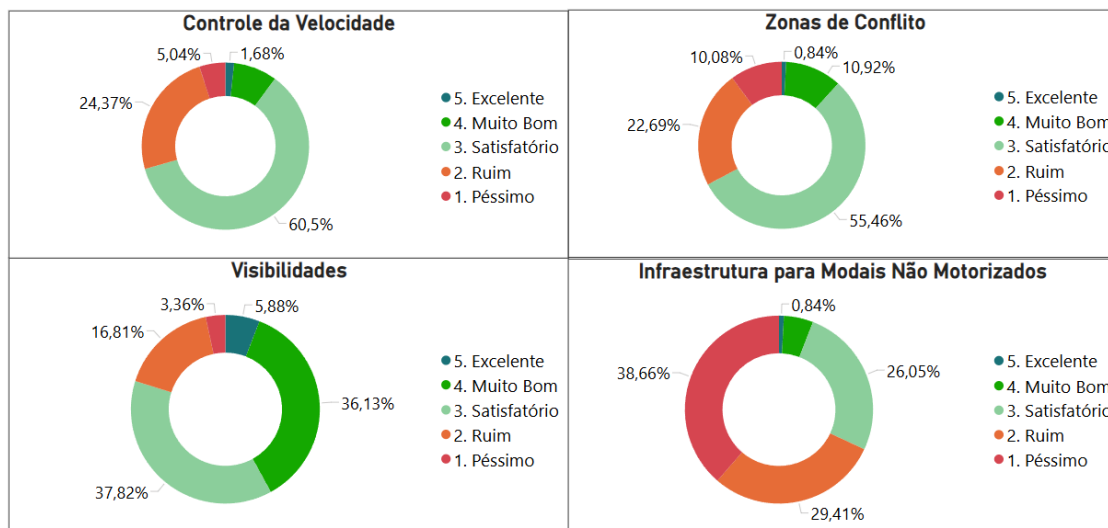
Em conjunto, a caracterização das regiões e dos trechos, associada à sua espacialização, permite localizar no território as condições de segurança viária discutidas a seguir, articulando os resultados dos dois levantamentos à leitura por critérios apresentada na sequência.

4.4.1 Análise dos problemas de segurança de trânsito

O que os dados de segurança revelam sobre Maceió é menos um problema de infraestrutura do que uma escolha implícita de política pública. O traçado das vias, medido por zonas de conflito e visibilidade, é adequado; não há registro relevante de sinistros recentes nos segmentos inspecionados. O que falta de forma sistemática é justamente aquilo que protege o usuário mais vulnerável: o controle de velocidade acumula cerca de 59% de classificações ruim/péssimo, e a infraestrutura para modais não motorizados registra 49% de avaliações péssimas. Trata-se de um

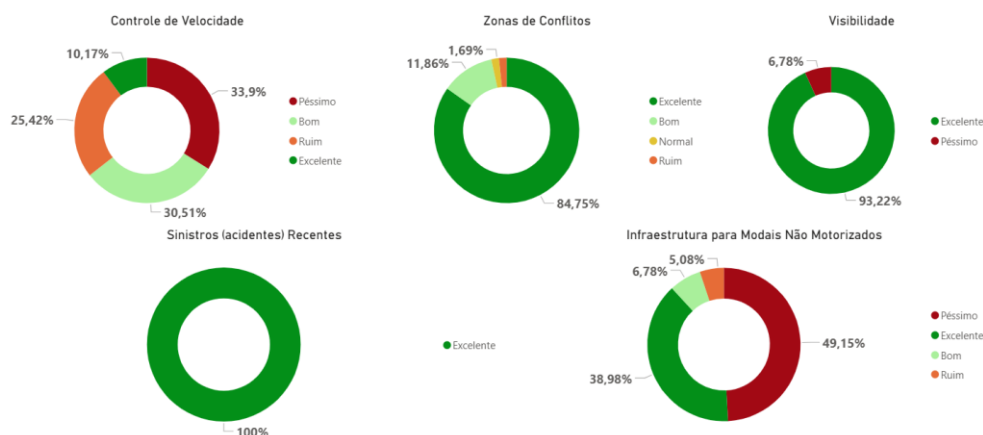
perfil de risco típico de cidades que investiram em capacidade viária sem construir contrapartida em segurança ativa (**Figuras 59 e 60**).

Figura 59 - Diagnóstico Geral - Segurança do Trânsito (150km / 17 regiões)



Fonte: Elaboração própria, 2026.

Figura 60 - Diagnóstico Geral - Segurança do Trânsito (102km / 4 trechos)



Fonte: Elaboração própria, 2026.

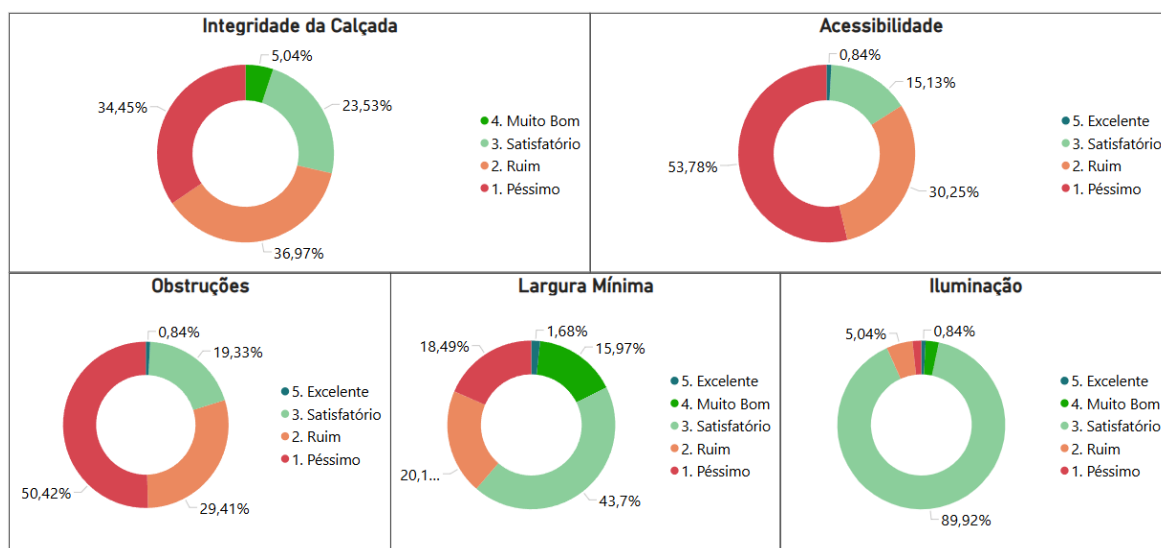
A gestão de velocidade em Maceió apoia-se predominantemente em lombadas isoladas, com baixíssima presença de fiscalização eletrônica. Esse arranjo produz um efeito perverso e bem documentado na literatura de trânsito: a moderação pontual entre dispositivos que acaba induzindo aceleração nos intervalos, justamente nos segmentos em que pedestres circulam sem qualquer proteção. É esse mecanismo — velocidades elevadas entre lombadas, calçadas ausentes ou

obstruídas, travessias sem semáforo ou faixa visível — que sustenta o risco observado, e não a geometria das vias. A distribuição territorial do problema reforça a leitura: o risco se concentra em corredores rodoviários dentro da malha urbana (AL-101 Norte, Rua Antônio Félix), em vias arteriais periféricas (Av. Belmiro Amorim, Av. Empresário Jorge Montenegro Barros, Av. Carlos Gomes de Barros) e nas regiões “A”, “C”, “D”, “F”, “I” e “K” — áreas de urbanização mais recente ou de menor renda, onde o padrão de investimento em segurança viária historicamente foi menor. Em contraste, a Orla, a região “O” e a região “G”, com maior visibilidade turística e institucional, concentram os melhores desempenhos. A leitura crítica desse padrão é direta: a segurança viária em Maceió é distribuída de forma desigual, e essa desigualdade tem endereço.

4.4.2 Calçadas, sinalizações e dimensões

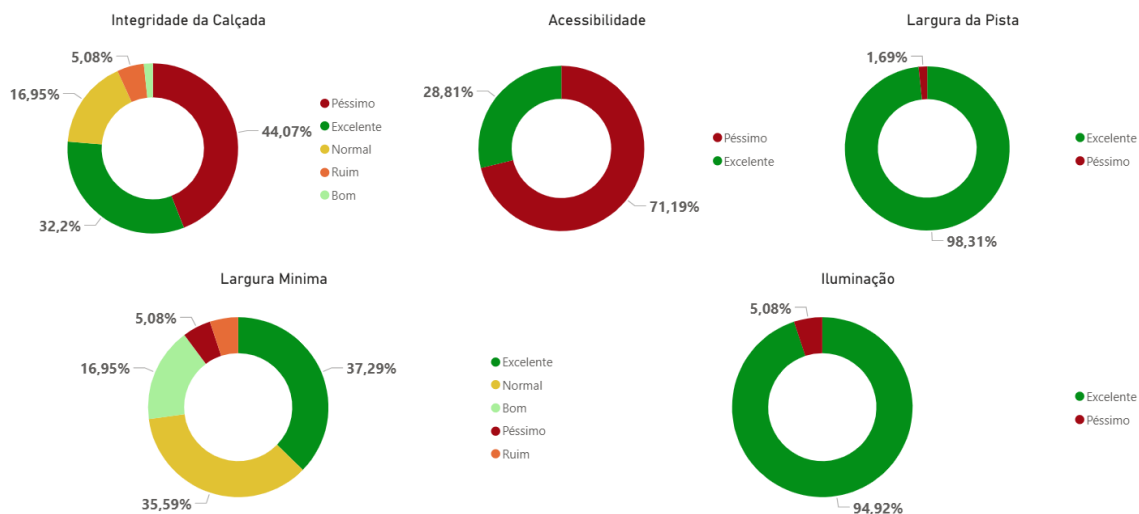
O que os demais critérios acrescentam ao diagnóstico não é uma segunda camada de problemas, mas a confirmação de uma mesma lógica de priorização atravessando o desenho de todo o sistema. Em calçadas e travessias (**Figuras 61 e 62**), a leitura combinada é inequívoca: a largura da pista atinge 98% de avaliações excelentes e a iluminação, 95%; a acessibilidade, 71% de classificações péssimas; a integridade da calçada, 66% entre péssimo, ruim e regular. Não se trata de coincidência estatística: são dois indicadores mensurados na mesma seção viária, em que a pista está sempre bem resolvida e a calçada, quase nunca. O contraste denuncia que o passeio, em Maceió, é tratado como espaço residual — o que sobra depois do dimensionamento do leito carroçável, sem projeto próprio, sem padrão construtivo e sem responsável claro por sua manutenção.

Figura 61 - Diagnóstico Geral - Calçadas e Travessias (150 km / 17 regiões)



Fonte: Elaboração própria, 2026.

Figura 62 - Diagnóstico Geral - Calçadas e Travessias (102 km / 4 regiões)

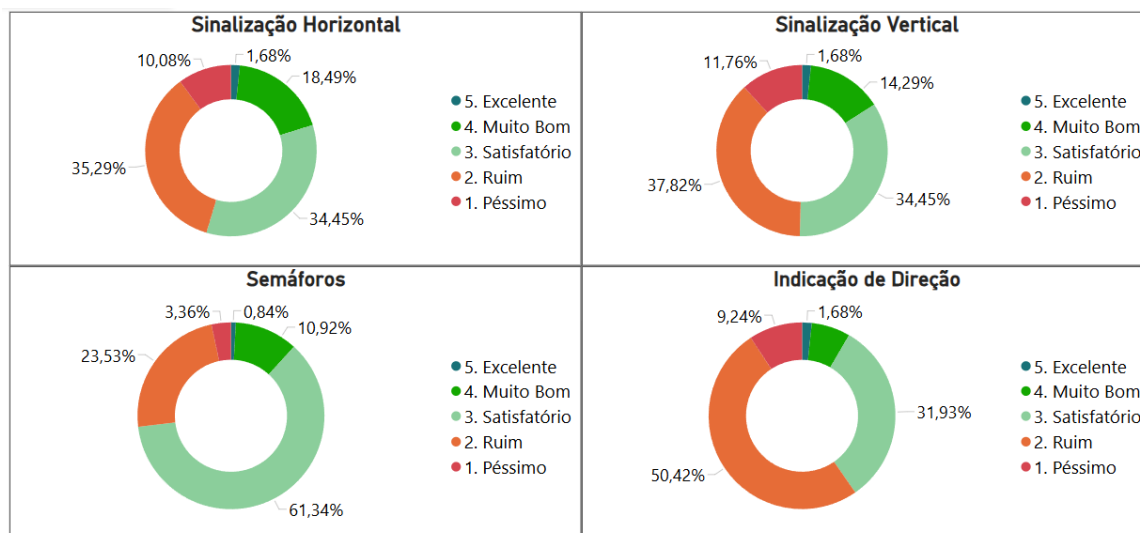


Fonte: Elaboração própria, 2026.

Na sinalização (**Figuras 63 e 64**), a mesma hierarquia se repete de forma reveladora: sinalização horizontal e vertical — que orientam o motorista — apresentam cerca de 82% de avaliações excelentes, enquanto semáforos — que protegem o pedestre na travessia — acumulam 51% de classificações ruim/péssimo. Um mesmo sistema de gestão viária, portanto, cuida bem do que serve à circulação motorizada e negligência o que serve à travessia segura. Em dimensões (**Figuras 65 e 66**), a evidência é ainda mais crua: 98% de excelentes em largura de pista, 100% em faixa de

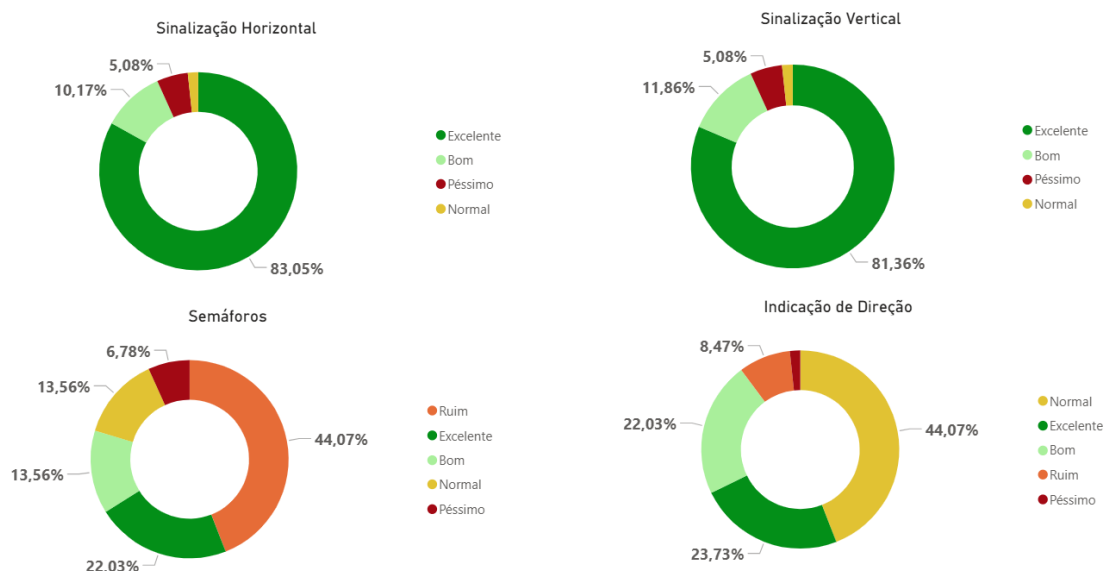
circulação, 93% em impacto no fluxo — contra 61% de péssimo/ruim em dimensões das calçadas. A malha viária de Maceió não é subdimensionada; ela é desbalanceada — foi projetada, ampliada e mantida para o veículo, e o pedestre foi encaixado no que restou.

Figura 63 - Diagnóstico Geral - Sinalização Viária (150 km / 17 regiões)



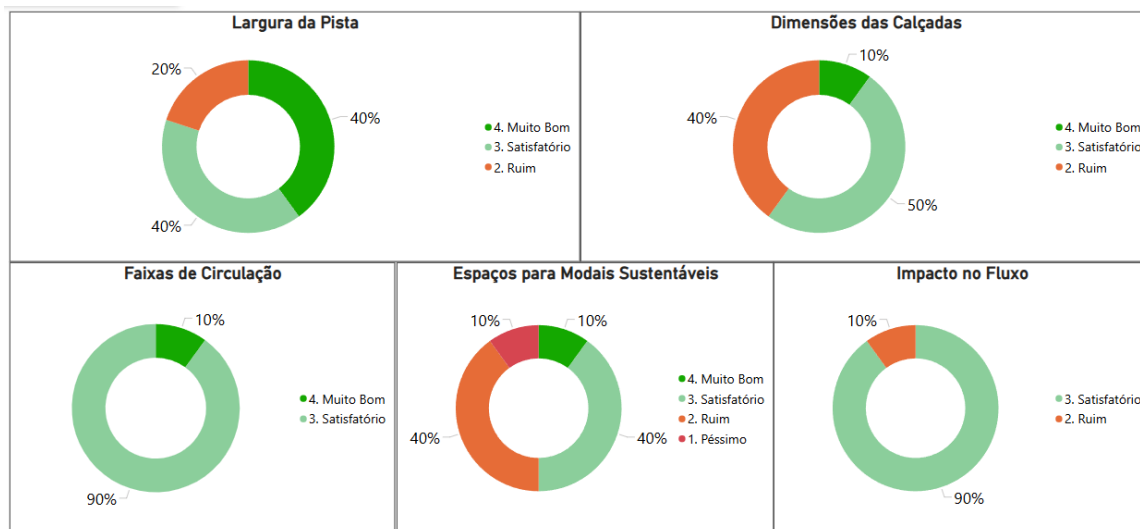
Fonte: Elaboração própria, 2026.

Figura 64 - Diagnóstico Geral - Sinalização Viária (102 km / 4 regiões)



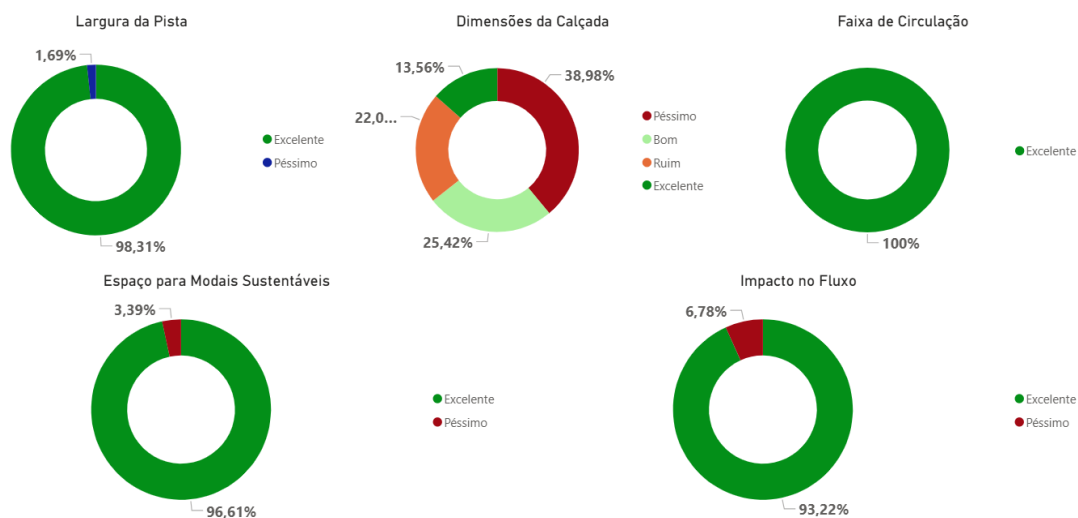
Fonte: Elaboração própria, 2026.

Figura 65 - Diagnóstico Geral - Dimensões das Vias (150 km / 17 regiões)



Fonte: Elaboração própria, 2026.

Figura 66 - Diagnóstico Geral - Dimensões das Vias (102 km / 4 regiões)



Fonte: Elaboração própria, 2026.

Quanto às dimensões das vias (**Figuras 65 e 66**), observa-se a mesma assimetria entre o espaço generoso destinado ao veículo e a restrição imposta ao pedestre. Reunidas, as quatro leituras produzem um diagnóstico que vai além da soma de suas partes. A malha viária de Maceió apresenta, simultaneamente, boa capacidade veicular e má hospitalidade a pedestres e ciclistas — combinação que não é fortuita, mas produto de uma sequência histórica de decisões de projeto, financiamento e operação centradas no automóvel. Três leituras críticas emergem desse quadro.

Primeiro, o problema de mobilidade urbana do município é, essencialmente, um problema de mobilidade ativa: a infraestrutura para caminhar e pedalar está aquém das exigências normativas (PNMU, LBI, NBR 9050) e das expectativas de uma cidade litorânea de clima favorável ao deslocamento a pé.

Segundo, os déficits têm distribuição socioespacial regressiva: as áreas mais qualificadas coincidem com a Orla e com corredores institucionais, enquanto as piores condições recaem sobre regiões periféricas — o que significa que a população mais dependente do transporte não motorizado é justamente a menos servida por infraestrutura adequada.

Terceiro, a segurança viária de Maceió é, hoje, sustentada pelo comportamento defensivo dos usuários, e não pelo desenho do sistema: as velocidades não são efetivamente moderadas, as travessias não são efetivamente protegidas, e a ausência de sinistros graves recentes nos segmentos inspecionados não deve ser lida como evidência de segurança, mas como janela de oportunidade antes que o risco latente se materialize em ocorrências.

Desse diagnóstico decorrem quatro implicações para a etapa de prognóstico: (i) o passeio precisa deixar de ser espaço residual, com programa municipal de requalificação e padronização de calçadas ancorado na NBR 9050 e na Cartilha de Acessibilidade de Maceió; (ii) a travessia do pedestre deve ser tratada como componente central da infraestrutura viária, e não como sinalização acessória; (iii) a gestão de velocidade precisa migrar do modelo baseado em lombadas para um modelo integrado, que combine moderação física e fiscalização eletrônica em corredores prioritários; e (iv) a rede para modais não motorizados deve ser planejada como sistema contínuo, articulado ao transporte coletivo, e não como intervenções isoladas. A priorização territorial dessas frentes decorre naturalmente da leitura apresentada, com foco nos Trechos 1, 2 e 4 e nas regiões classificadas como ruins ou péssimas.

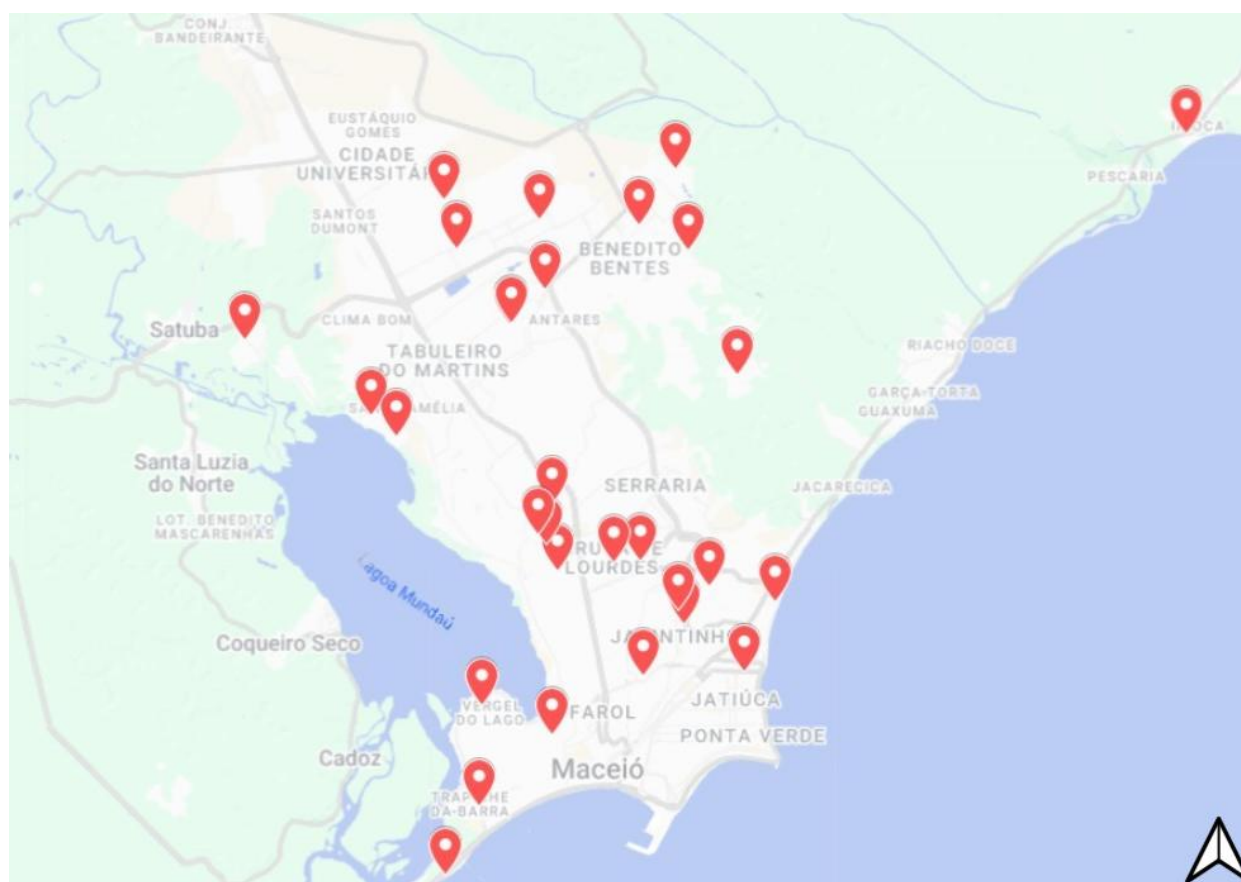
4.5 Integrações dos modos de transporte

O diagnóstico das integrações apoia-se no Inventário Viário, que inventariou a rede de nós de integração do transporte público de Maceió e analisou suas condições física, operacional e tarifária. Este item centraliza as informações sobre o transporte coletivo e adota a seguinte categorização: a integração entre linhas do transporte público coletivo (ônibus municipais), a integração deste com o transporte coletivo intermunicipal e interestadual, e a integração, ainda incipiente, com os modos

individuais e não motorizados. A rede estrutura-se em 29 pontos de integração, organizados em cinco tipologias funcionais, sintetizadas no Quadro 25.

No plano físico, o sistema é desequilibrado no território. A cobertura de integração plena ocorre apenas nos terminais Benedito Bentes e Eustáquio Gomes, enquanto o Terminal do Mercado opera em saturação nos horários de pico. O vetor norte e noroeste concentra cinco terminais em condições precárias (entre eles Fernão Velho, Rio Novo, Mocambo e Pontal da Barra), enquanto a Zona Leste/Orla, área de alta atração turística e comercial, não dispõe de terminal estruturado no trecho Pajuçara/Ponta Verde, o que constitui a principal lacuna física da rede. No plano da acessibilidade universal, o cumprimento pleno da NBR 9050:2020 e da Lei Brasileira de Inclusão ocorre apenas no TI Benedito Bentes, e a sinalização em Braille e a informação sonora estão ausentes no conjunto dos 29 nós.

Figura 67 - Localização dos terminais e pontos de integração



Fonte: Google My Maps. Elaboração própria, 2026.

No plano operacional e tarifário, o sistema opera com tarifa única por embarque (R\$3,49) e bilhetagem eletrônica por *smartcard*, no âmbito do Sistema Integrado de Mobilidade de Maceió (SIMM). A legislação municipal prevê integração temporal de 90 minutos, que permite a troca de ônibus sem nova tarifa dentro desse intervalo. Essa integração, porém, é apenas parcial: cartões de empresas diferentes não reconhecem o crédito de integração no transbordo, impondo ao usuário o pagamento integral de nova tarifa. Não há, ainda, integração tarifária ou operacional com os modos individuais e não motorizados (transporte por aplicativo, mototáxi ou bicicleta compartilhada), o que limita o alcance da política de integração.

A reestruturação em curso tende a redesenhar essa integração. O sistema de média e alta capacidade em implantação (BRT, operado inicialmente como Rapidão) prevê um corredor troncal sobre as avenidas Lourival de Melo Mota, Durval de Góes Monteiro e Fernandes Lima, com terminais de integração em Eustáquio Gomes, Benedito Bentes, Clima Bom e Chã da Jaqueira, articulando linhas troncais a alimentadoras. Há oportunidade de sinergia direta entre o PAC Mobilidade Urbana (BRT) e o projeto de requalificação da Av. Fernandes Lima, que compartilham o mesmo eixo estruturante. A efetividade da integração dependerá da compatibilização entre esse novo arranjo troncal-alimentador e as lacunas físicas e tarifárias hoje identificadas.

Os terminais classificam-se em três tipologias: Terminal Rodoviário, destinado ao transporte intermunicipal e interestadual; Terminal de Integração, que permite a transferência física entre linhas do transporte coletivo municipal com bilhetagem integrada – condição atendida atualmente apenas pelos terminais Benedito Bentes e Eustáquio Gomes; e Terminal Urbano, ponto de parada e apoio operacional das linhas, sem integração física estruturada entre elas.

Quadro 25 - Tipologias dos nós de integração do transporte público de Maceió

Tipologia	Terminais	Função na rede
Terminal Rodoviário	Rodoviária de Maceió	Único nó de integração entre o transporte urbano e o intermunicipal / interestadual
Terminal de Integração	Benedito Bentes e Eustáquio Gomes	Múltiplas plataformas, cobertura integral, conexão entre linhas radiais e transversais
Terminais urbanos	Trapiche da Barra, Pontal da Barra, Osman Loureiro; Colina dos Eucaliptos; Fernão Velho; Salvador Lyra; Rotary; Cruz das Almas; Vergel do Lago; João Sampaio; Rosane Collor; Graciliano Ramos; Rio Novo.	Atendimento urbano local

Fonte: Elaboração própria, 2026.

4.6 Mobilidade de Cargas em Maceió

O transporte de cargas é um componente estruturante da mobilidade urbana de Maceió, por articular a atividade econômica do município à sua infraestrutura viária e portuária. A movimentação de mercadorias compartilha o mesmo sistema viário utilizado pelo transporte de pessoas, o que exige um olhar específico sobre os corredores logísticos, os polos geradores de viagens de carga e os pontos de conflito entre o fluxo comercial e o uso urbano do espaço.

Esta seção apresenta o diagnóstico do transporte de cargas a partir dos levantamentos e das análises desenvolvidos para o Plano, contemplando os corredores logísticos e eixos de carga, a relação entre o Porto de Maceió e o tecido urbano, os volumes de tráfego de veículos comerciais e a pesquisa de carga realizada na orla. Os resultados a seguir subsidiam a compreensão das demandas logísticas atuais e a formulação de diretrizes voltadas à convivência entre a atividade de carga e a qualidade da mobilidade urbana.

4.6.1 Corredores logísticos, eixos de carga e polos geradores de viagens de carga

A logística urbana de Maceió é condicionada por dois fatores estruturais: a localização do Porto Organizado no centro histórico da cidade e a concentração dos condomínios logísticos privados na Cidade Universitária, extremo oposto do tecido urbano. A rede de acesso à Maceió para veículos de carga é articulada por três eixos rodoviários federais e um estadual, cujos trechos urbanos concentram os principais conflitos entre mobilidade de cargas e mobilidade de pessoas. O **Quadro 26** apresenta as conclusões do diagnóstico realizado.

Quadro 26 - Principais corredores viários de logística urbana de Maceió

Eixo	Trecho urbano relevante	Fluxo de carga	Conflito identificado
BR-316 / Av. Menino Marcelo	Entrada norte–Benedito Bentes–Centro (6,5 km)	Principal via de entrada de caminhões da CEASA, condomínios LOG e CEASA	BRT em obras (jul.2024–2026); corredor Menino Marcelo projetado; veículos pesados disputam espaço com ônibus e pedestres
BR-104 / Av. Lourival Melo Mota	Acesso Cidade Universitária–LOG Maceió–aeroporto	Acesso primário ao condomínio LOG I; rotas de carretas	Sem infraestrutura dedicada para veículos de carga; vias locais degradadas na parte alta
AL-101 Norte	Rota do Mar (Acesso Nordeste, 40,84 km)	Abastecimento da região norte (feiras, comércio de Cruz das Almas a Ipioca)	Ausência de calçadas, faixas de pedestres e controle de velocidade em toda extensão
AL-101 / Av. Sen. Rui Palmeira	Orla e litoral (Trecho 03 — 19,07 km)	Abastecimento do comércio turístico e hoteleiro; delivery de alimentos	Conflito com pedestres e turistas; carga e descarga informal na faixa de rolamento da orla
Av. Fernandes Lima / Durval de Góes	Corredor central N–S (Trecho 04 — 22 km)	Distribuição urbana de furgões e caminhões leves para Centro e bairros sul	Obras do BRT (14 km); interdições afetam rotas de distribuição; conflito intenso com ônibus

Fonte: Levantamento de campo 255 km; BNDES/ENMU (2025). Elaboração própria, 2026.

A distribuição urbana de última milha em Maceió, impulsionada pela expansão do e-commerce e das plataformas de delivery, tem intensificado a circulação de veículos de carga e motocicletas nas vias urbanas. O sistema envolve transportadoras regionais, operadores de varejo eletrônico, serviços de entrega de alimentos e medicamentos, além de estruturas de apoio às entregas e armazenamento local.

O **Quadro 27** apresenta um resumo do diagnóstico da logística urbana de última milha em Maceió. As métricas qualitativas apresentadas indicam o nível de criticidade dos principais entraves da

logística urbana em Maceió, com base na classificação das dimensões analisadas em crítico, alto e moderado, conforme seus efeitos sobre a fluidez viária, a segurança operacional e a distribuição urbana de mercadorias. As ocorrências classificadas como críticas correspondem a problemas estruturais com impacto direto sobre o sistema. O nível alto refere-se a restrições de acessibilidade logística, especialmente nas ligações com áreas periféricas e bairros de maior declividade, onde as condições viárias limitam a circulação de veículos de abastecimento. A classificação moderada, por sua vez, abrange segmentos com expansão de demanda e necessidade de adequação operacional.

Nota-se que os pontos críticos observados são a ausência de regulamentação de carga urbana, principalmente no que diz respeito a não delimitação de uma Zona de Restrição de Circulação (ZRC) ou equivalente, nem demarcação de vagas exclusivas para operação de carga e descarga (CD) no Centro. Também foi identificado conflito entre caminhões em CD sobre faixas exclusivas de ônibus, reduzindo a velocidade operacional dos veículos do transporte coletivo. A alta sinistralidade envolvendo motocicletas em serviço de delivery também é um ponto de atenção crítica.

Quadro 27 - Resumo do diagnóstico da logística urbana de última milha em Maceió

Dimensão	Situação em Maceió	Nível de Criticidade
Regulamentação de carga urbana	Ausência de Zona de Restrição de Circulação (ZRC) ou janelas de entrega por área. Sem legislação específica para carga pesada no Centro ou eixos críticos.	CRÍTICO
Infraestrutura de carga e descarga	Sem baias ou bolsões de carga/descarga nas vias comerciais. Centro e orla com estacionamento em faixa de circulação como prática informal.	CRÍTICO
Conflito entrega × transporte público	Furgões e caminhões ocupam faixas de ônibus durante entregas, especialmente no Centro e na Av. Fernandes Lima (em obras).	CRÍTICO
Sinistros envolvendo motocicletas de delivery	2.113 interações no HGE em 2024; motos = ~40% das mortes no trânsito em AL. Crescimento estrutural com expansão do delivery.	CRÍTICO
Acesso à periferia e bairros altos	Vias de acesso à Cidade Universitária, Benedito Bentes e Antares com calçadas péssimas, sem acostamento e sem controle de velocidade — condições adversas para veículos de carga.	ALTO
Carga refrigerada e farmacêutica	Demanda crescente (hospital HGE, farmácias, supermercados). Cadeia fria atendida por Log10 e Solution Logística. Sem plataformas de distribuição específicas para carga com controle de temperatura.	MODERADO
E-commerce e microentregas	Plataformas com CDs instalados no LOG I. Crescimento da demanda por microhubs urbanos (modelos de descentralização ainda não adotados em Maceió).	MODERADO

Fonte: LOG CP (2025); HGE (jan. 2025); ABComm (2024); Guarde Mais; Solution Logística. Elaboração própria, 2026.

Até a elaboração do diagnóstico, Maceió não dispunha de legislação específica nem de instrumento estruturado de ordenamento da logística urbana de cargas. Em contraste com capitais que adotam zonas de restrição, controle por horário e tipologia veicular, além de planejamento de vagas de carga e descarga (vide o exemplo de Belo Horizonte²²), essa lacuna regulatória em Maceió resulta em ocupação de faixas de tráfego por operações logísticas, insuficiência de infraestrutura dedicada, ausência de normas específicas de segurança para motocicletas de delivery e deficiência de dados estratégicos sobre fluxo e volumes de carga para subsidiar o PlanMobi. Nota-se, no entanto, que

²² Portal da Prefeitura de Belo Horizonte com comunicação sobre áreas e corredores com restrição ao fluxo de veículos pesados: <https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/carga-urbana/areas-de-carga-descarga-e-com-restricoes>. Consultado em 25/05/2026.

pontualmente algumas vias^{23, 24} são objeto de restrições à circulação de veículos de carga, sendo estas restrições realizadas pontualmente sem indicação de um plano estruturado a nível municipal.

Os polos geradores de carga, por sua vez, correspondem a instalações que, em razão de sua atividade econômica, induzem fluxos expressivos de veículos de carga no sistema viário urbano. Em Maceió, a análise da CEASA, dos condomínios logísticos da Região Metropolitana e do Aeroporto Internacional Zumbi dos Palmares evidencia a concentração de demandas logísticas sobre eixos estruturantes e os gargalos associados ao abastecimento e à distribuição urbana. A CEASA, principal nó estadual de distribuição de alimentos in natura, apresenta padrões distintos de tráfego de abastecimento e distribuição que incidem sobre corredores já pressionados, com destaque para a BR-316 e a Av. Menino Marcelo. O diagnóstico também ressalta o potencial do ramal ferroviário Porto–CEASA–Rio Largo para mitigação dos fluxos rodoviários, ao mesmo tempo em que a expansão de condomínios logísticos privados reforça a centralidade da Grande Maceió como hub regional de distribuição. O **Quadro 28** ilustra alguns dos condomínios logísticos identificados.

23 Notícia do DMTT sobre restrição de veículos de carga na Orla de Maceió: <https://maceio.al.gov.br/noticias/dmtt/veiculos-acima-de-cinco-toneladas-ficam-proibidos-de-trafegar-em-trecho-da-orla>. Consultado em 25/05/2026.

24 Notícia do DMTT sobre restrição de veículos de carga no entorno do Mercado da Produção: <https://maceio.al.gov.br/noticias/dmtt/dmtt-reordena-circulacao-veiculos-pesados-no-entorno-do-mercado-da-producao>. Consultado em 25/05/2026.

Quadro 28 - Empreendimentos de condomínios logísticos na RMM

Empreendimento	Localização	ABL (m²)	Clientes / Segmentos	Status
LOG Maceió I — LOG CP	Cidade Universitária (Av. Lourival Melo Mota / BR-104)	49.900 m²	E-commerce, varejo, transporte (Magazine Luiza, Amazon, Americanas)	Operacional — 100% ocupado
LOG Maceió II — LOG CP	Cidade Universitária	43.900 m²	Expansão do LOG I	Em implantação
Centro Logístico MartimLog	Rio Largo	N/D	Operações urbanas e distribuição regional	Operacional
Condomínio Industrial Eustáquio Toledo	Marechal Deodoro	32 lotes emp.	Dapal, CD Farmácia Permanente, Nazaria, Tonali, BBA, Bel, Unifrios	Operacional e em implantação
Solution Logística CD	Maceió (bairro indicado: área central)	5.000 m² const. / 8.500 m² total	Alimentos, mat. promocional; cap.: 2.000 t/mês	Operacional (inaug. 2020)
Polo Multissetorial Governador Luiz Cavalcante	Maceió (bairro Tabuleiro dos Martins)	S/I oficial. Porém terreno tem cerca de 216 ha, o que permite estimar a ABL em cerca de 800.000 m²	Indústrias de matriz seca e não poluente. Principais segmentos: Químico e Petroquímico, Alimentos e Bebidas, Logística e Distribuição, Construção Civil, Plásticos e Embalagens, Metalmeccânico, Cosméticos e Saneantes	Operacional

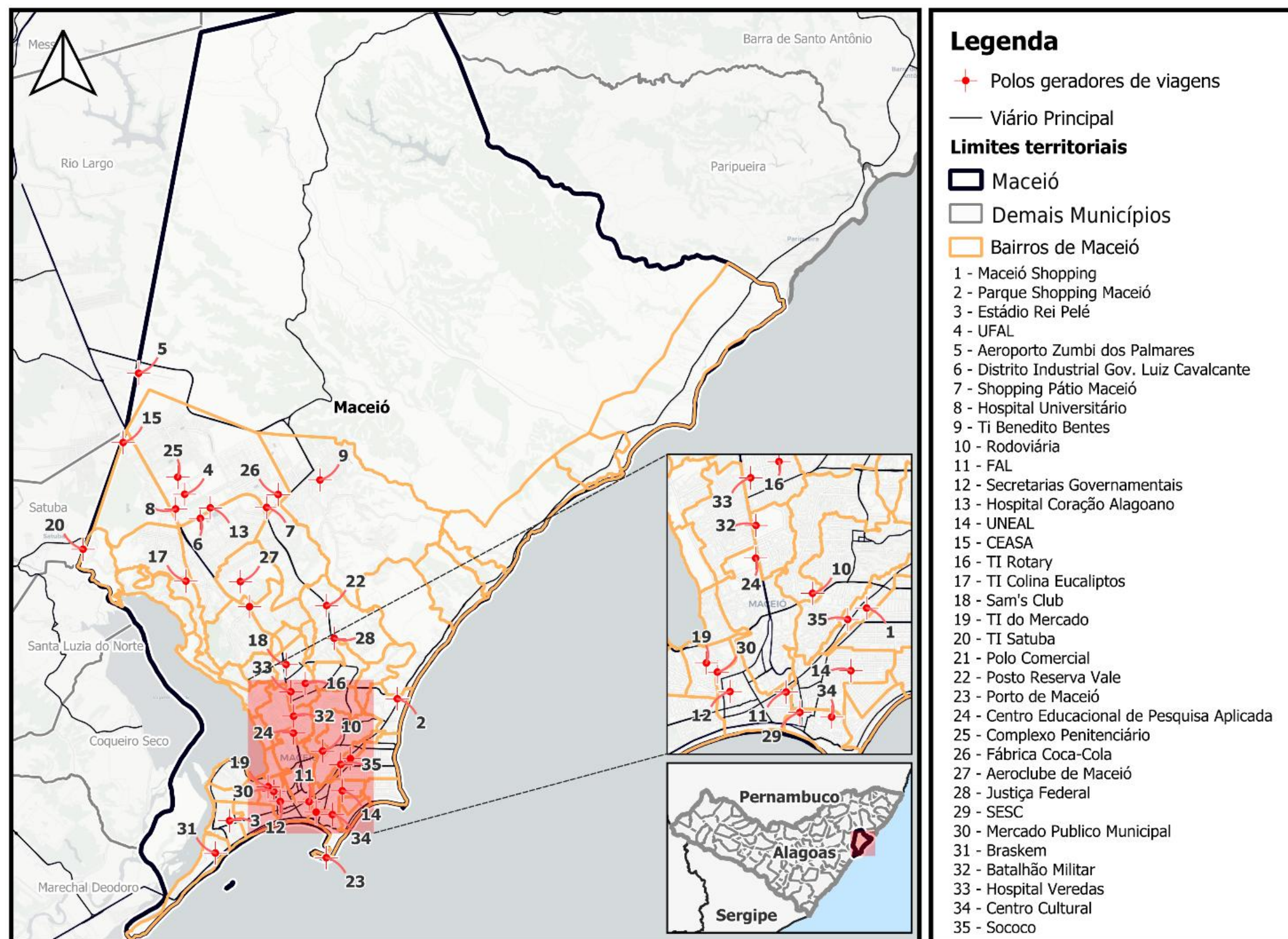
Fonte: LOG CP; Movimento Econômico, out. 2025; E-Commerce Brasil, 2022; Tecnológica, 2020; Prefeitura de Maceió, abr. 2024. Elaboração própria, 2026.

O LOG Maceió I, primeiro condomínio logístico de padrão nacional em Alagoas, simboliza a consolidação da Região Metropolitana de Maceió como plataforma emergente de distribuição, evidenciada pela rápida ocupação do empreendimento e pela expansão prevista com o LOG Maceió II. Entretanto, a localização desses ativos logísticos na Cidade Universitária, área de forte crescimento demográfico e servida por corredores com baixo desempenho operacional, aprofunda a sobreposição entre fluxos urbanos e logísticos. O mesmo padrão se observa no Polo Multissetorial Governador Luiz Cavalcante, cuja escala territorial e intensidade de geração de viagens impactam significativamente o sistema viário local.

Apesar da existência de projetos estruturantes em curso, como o BRT da Av. Fernandes Lima, o planejamento atual não contempla soluções específicas para a compatibilização entre carga pesada e transporte coletivo. No caso do Aeroporto Internacional Zumbi dos Palmares, a conectividade com os polos logísticos constitui vantagem competitiva, mas sua dependência quase exclusiva do eixo BR-104/Av. Menino Marcelo evidencia um gargalo estrutural ainda não equacionado.

Abaixo, a **Figura 68** apresenta um mapa com os principais Polos Geradores de Viagens identificados em Maceió. Além dos polos logísticos, também estão identificadas outras localidades que não têm como função primária atividades ligadas a logística, mas que por sua importância também são grandes produtoras de viagens de carga para abastecimento de mercadorias e produtos consumidos no local.

Figura 68 - Polos Geradores de Viagens



Fonte: Google Maps. Elaboração própria, 2026

4.6.2 Porto de Maceió e conflitos com o meio urbano

O Porto Organizado de Maceió configura-se como o principal nó logístico-portuário de cargas do estado de Alagoas, apresentando crescimento contínuo na movimentação e perspectiva de reestruturação institucional com a criação da Companhia Docas de Alagoas. O Plano Mestre do Complexo Portuário de Maceió constitui o principal instrumento de diagnóstico e planejamento do setor, ao caracterizar a infraestrutura, a operação e as projeções de desenvolvimento do porto até 2060.

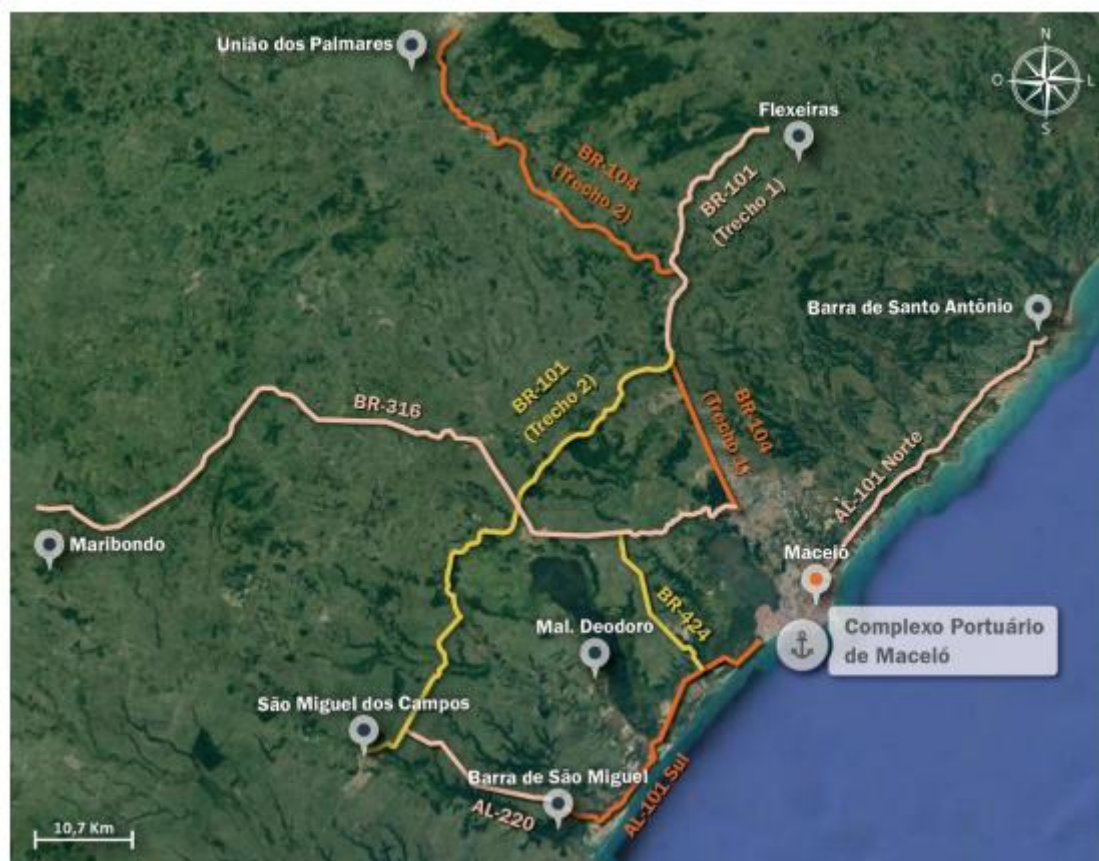
Inserido em área urbana consolidada no bairro de Jaraguá, o porto movimenta cargas como açúcar, grãos líquidos e grãos sólidos, além de contar com terminal especializado da Braskem. O diagnóstico técnico evidencia restrições operacionais associadas, sobretudo, à capacidade dinâmica de armazenagem de etanol e à saturação dos acessos terrestres, considerados gargalos estruturais para a eficiência logística do complexo. Nesse contexto, o Plano Mestre recomenda a implementação de mecanismos de agendamento de cargas e de monitoramento da capacidade de processamento da portaria, com o objetivo de mitigar filas, racionalizar os fluxos de entrada e ampliar o desempenho operacional do porto.

Sobre os acessos terrestres, o Plano Mestre elenca como vias da Hinterlândia o Porto as seguintes vias:

- ▣ **BR-101**, entre São Miguel dos Campos e Flexeiras;
- ▣ **BR-104**, entre Maceió e União dos Palmares;
- ▣ **BR-316**, entre Maceió e Maribondo;
- ▣ **BR-424** no município de Marechal Deodoro servindo como função de Anel Viário Sul de Maceió;
- ▣ **AL-101**, entre Barra de São Miguel e Barra de Santo Antônio; e
- ▣ **AL-220** entre Barra de São Miguel e São Miguel dos Campos.

A **Figura 69** ilustra os acessos viários ao Porto elencados.

Figura 69 - Rodovias da hinterlândia do Porto de Maceió



Fonte: Ministério da Infraestrutura, LABTRANS, 2019.

O Porto de Maceió apresenta trajetória oscilante de movimentação de cargas, com pico de volume total em 2011, impulsionado pelos embarques, e maior volume de desembarques em 2024. Sua pauta é fortemente concentrada em granéis sólidos e granéis líquidos e gasosos, com baixa participação de cargas gerais e containerizadas. Os granéis líquidos e gasosos predominam no desembarque, evidenciando a importância do porto para o abastecimento regional, especialmente de combustíveis. Já os granéis sólidos se destacam no embarque, em especial pela vinculação à cadeia sucroenergética alagoana, cuja variação produtiva influencia diretamente o desempenho portuário.

Conforme Rodrigues e Ross (2020)²⁵, uma tonelada de cana-de-açúcar produz aproximadamente 138 kg de açúcar. Desta forma, a **Tabela 19** apresenta um comparativo entre o total de cana-de-açúcar produzida no estado do Alagoas, o potencial de açúcar produzido no estado e o percentual que esta tonelagem total de açúcar representa do total de graneis sólidos embarcados no porto de Maceió ano a ano. A quantidade total produzida de cana-de-açúcar ano a ano foi obtida através da pesquisa de Produção Agrícola Municipal (PAM)²⁶ elaborada pelo IBGE.

Tabela 19 - Potencial da participação da produção de açúcar no estado do Alagoas na movimentação de Granéis Sólidos do Porto de Maceió

Ano	Embarcados (Granéis Sólidos) (ton/ano)	Açúcar potencial produzido AL (ton/ano)	% movimentado Porto Maceió
2010	984.489	3.360.623	29,3%
2011	1.885.392	4.037.481	46,7%
2012	1.593.834	3.819.075	41,7%
2013	1.327.017	3.887.591	34,1%
2014	1.492.483	3.710.022	40,2%
2015	1.290.823	2.858.593	45,2%
2016	967.779	2.580.768	37,5%
2017	1.000.757	2.414.738	41,4%
2018	942.396	2.309.981	40,8%
2019	830.927	2.580.911	32,2%
2020	1.092.028	2.110.512	51,7%
2021	1.112.379	2.403.833	46,3%
2022	1.143.179	2.353.007	48,6%
2023	1.460.470	2.619.644	55,8%
2024	1.392.841	2.581.648	54,0%

Fonte: ANTAQ, 2026, IBGE, 2026. Elaboração própria, 2026.

Como pode ser observado na tabela acima, historicamente a quantidade de Granéis Sólidos embarcado no Porto de Maceió representa entre 29,3% e 55,8% do total de açúcar produzido no estado, o que representa uma média de 44,9% se desconsiderados os anos com movimentação atipicamente baixa de 2010 e 2019 por este Porto. Esse dado evidencia que o porto não consegue atender à totalidade da demanda do estado, o que obriga os produtores alagoanos a buscar

25 RODRIGUES, Gelze Serrat de Souza Campos; ROSS, Jurandyr Luciano Sanches. *A trajetória da cana-de-açúcar no Brasil: perspectivas geográfica, histórica e ambiental*. Uberlândia: Edufu, 2020. 272 p. Disponível em: https://edufu.ufu.br/sites/edufu.ufu.br/files/edufu_a_trajetoria_da_cana-de-acucar_no_brasil_2020_ficha_corrigida.pdf. Consultado em 23/03/2026.

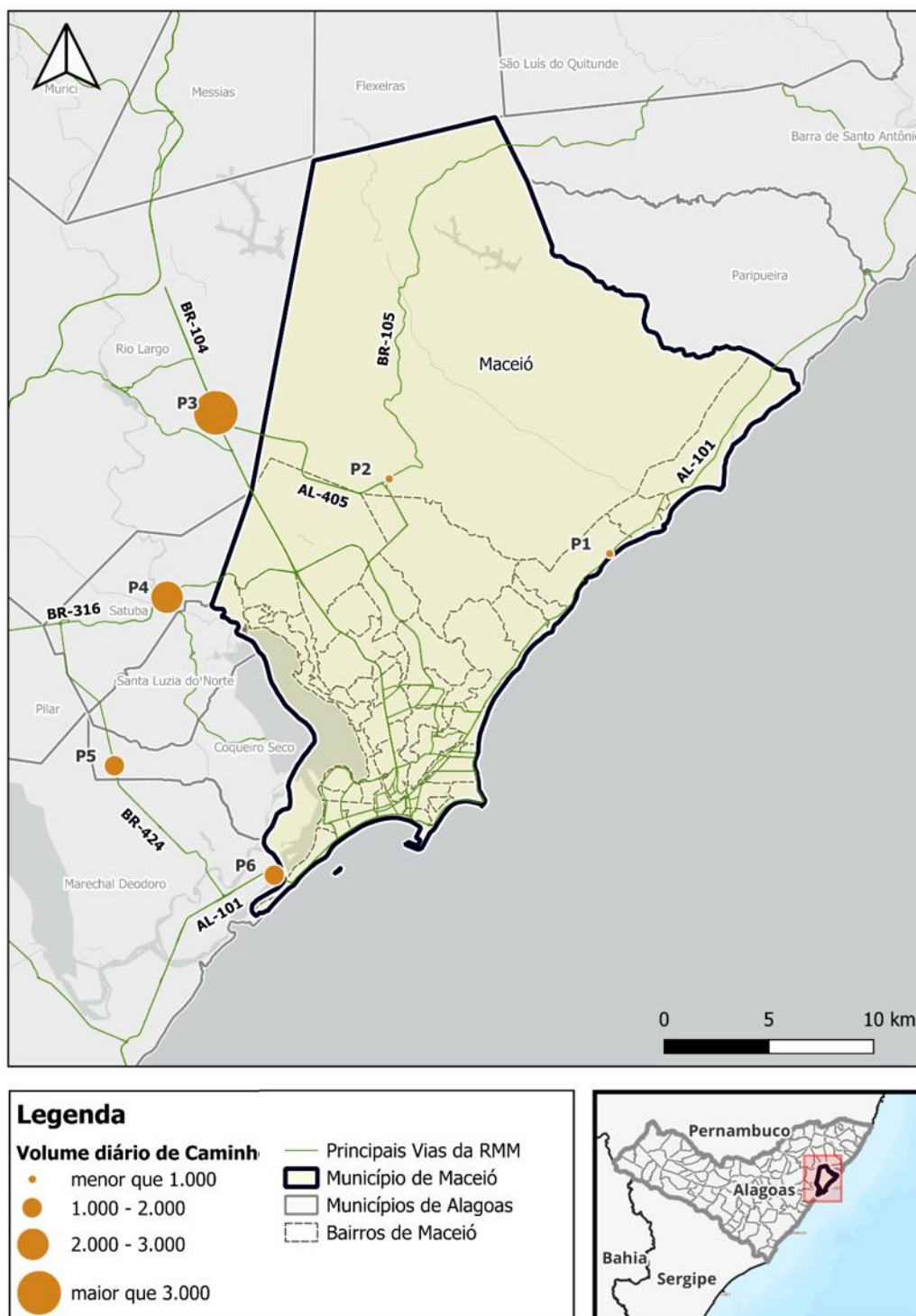
26 Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/tabela/5457>. Consultado em 20/03/2026.

soluções alternativas para o escoamento da produção açucareira. Além disso, essa constatação reforça o que já foi apontado no Plano Mestre do Porto de Maceió: por estar totalmente inserido na malha urbana de Maceió, o porto enfrenta limitações para sua expansão, o que restringe seu potencial de atender à demanda logística de Alagoas.

4.6.3 Volumes de tráfego de veículos comerciais/de carga

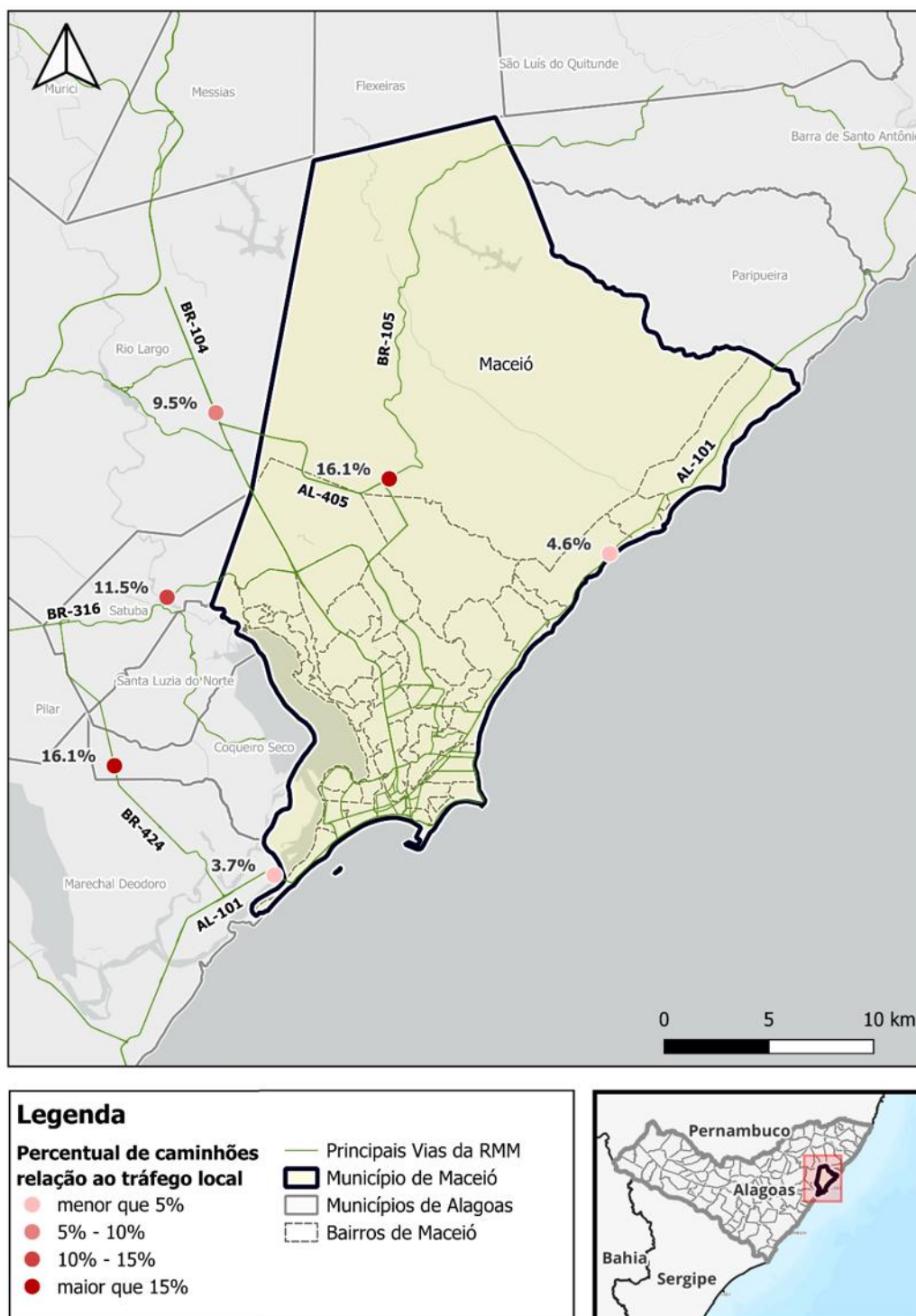
Os resultados dos volumes de carga mostram que os fluxos de caminhões com destino ou passagem por Maceió apresentam forte concentração nos principais acessos rodoviários metropolitanos. Na escala externa, **Figuras 70 e 71**, destacam-se de forma mais expressiva os acessos pela BR-104 Norte, no ponto P3, e pela BR-316 Leste, no ponto P4, com respectivamente 3.822 e 2.273 veículos pesados por dia em ambos os sentidos. A principal explicação é que a BR-104 é a saída para a região Norte do interior do estado do Alagoas, e para todos os estados ao Norte do Alagoas, inclusive as capitais litorâneas, visto que pela rodovia estadual AI-101 Norte não é possível realizar viagem direto pelo litoral até o estado do Pernambuco, conexão que é feita essencialmente pela rodovia federal BR-101 no interior do estado. O ponto P3 também permite acesso tanto ao eixo viário da Av. Fernandes Lima quanto à rodovia AL-405, que permite acesso ao eixo viário da Av. Menino Marcelo, consolidando-se, portanto, como ponto de passagem essencial para a saída Norte do Município. Da mesma forma, o acesso para a BR-101 Sul ocorre pela BR-316, onde se encontra o P4, o que justifica o fluxo elevado de caminhões nesse trecho. Quando a análise é feita pelo percentual de veículos de carga no fluxo de tráfego (**Figura 71**) nota-se o destaque da BR-424, que forma o arco metropolitano leste de Maceió, que permite acessar a área central de Maceió sem utilizar o eixo estruturante já congestionado da Av. Fernandes Lima.

Figura 70 - Volumes de Tráfego para Caminhões – Pontos Externos



Fonte: Google Maps. Elaboração própria, 2026.

Figura 71 - Volumes de Tráfego para Caminhões Percentual – Pontos Externos



Fonte: Google Maps. Elaboração própria, 2026.

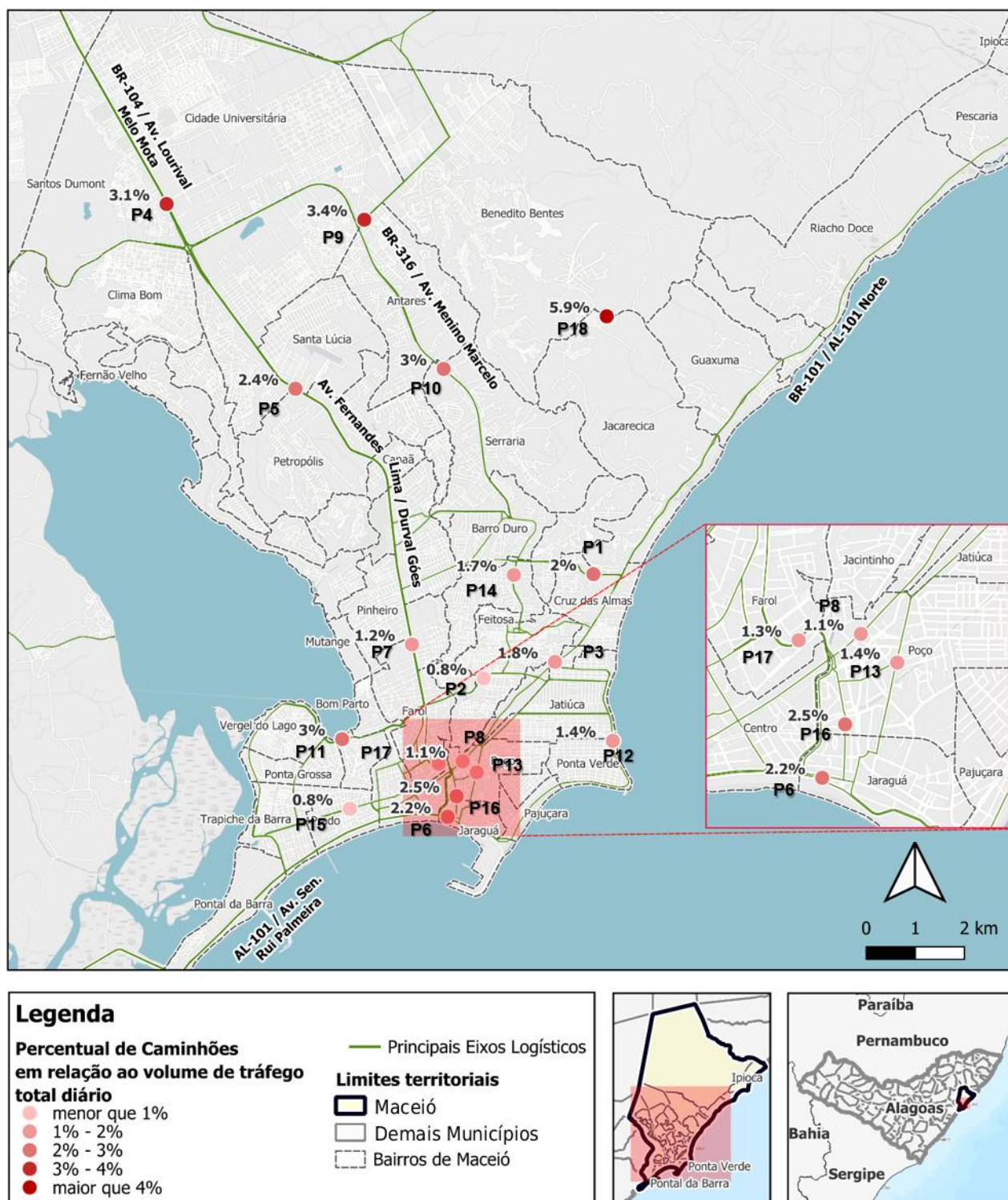
Quando a análise se desloca para o interior do município, **Figura 72**, percebe-se que os fluxos de carga se reorganizam ao longo dos principais eixos estruturadores da malha urbana. Os maiores volumes de caminhões concentram-se especialmente na Av. Fernandes Lima e na Av. Menino Marcelo, que funcionam como corredores de penetração da carga em direção às áreas mais centrais e, em especial, à região portuária e logística de Jaraguá. No mapa interno, os pontos situados nesses eixos apresentam volumes superiores aos observados em vias adjacentes, evidenciando sua função de canalização do tráfego de veículos pesados. Também se nota que o volume expressivo identificado no acesso externo da AL-101 Norte não aparece com a mesma intensidade na representação intraurbana, o que pode ser explicado pela menor quantidade de pontos de pesquisa distribuídos ao longo desse eixo dentro do tecido urbano, suavizando sua leitura espacial no mapa municipal.

Sob a ótica comparativa, os mapas externo e interno revelam uma diferença importante entre porta de entrada metropolitana e distribuição urbana da carga. Enquanto o primeiro evidencia os grandes corredores rodoviários de acesso à capital, o segundo mostra como esses fluxos se afunilam e se redistribuem nos eixos arteriais da cidade. Em outras palavras, a concentração metropolitana observada na AL-101 Norte e na BR-104 transforma-se, no espaço urbano, em fluxo canalizado principalmente por avenidas estruturais que fazem a ligação entre as entradas da cidade, as centralidades urbanas e o porto.

em Benedito Bentes, onde os veículos de carga representam 5,9% do tráfego total. Também merecem destaque os percentuais registrados em pontos mais afastados do núcleo central, como trechos próximos à BR-104/Av. Lourival Melo Mota e à BR-316/Av. Menino Marcelo, com valores superiores aos observados na área mais consolidada da cidade. Em contraste, nas áreas centrais e litorâneas, apesar de o volume absoluto de caminhões ainda ser relevante, sua participação percentual no tráfego total é menor, em geral variando entre cerca de 1% e 2,5%. Isso indica que, nessas áreas, os caminhões coexistem com um volume muito maior de veículos leves, transporte urbano e deslocamentos locais.

De forma sintética, os mapas indicam que a logística de carga em Maceió combina forte concentração metropolitana nos acessos rodoviários principais com redistribuição urbana ao longo de corredores estruturais internos. Ao mesmo tempo, mostram que a relevância relativa dos caminhões cresce nas áreas periféricas e de transição urbana, enquanto diminui nas áreas mais densas e centrais, onde o tráfego geral é mais intenso. Esse padrão é consistente com uma dinâmica em que os caminhões utilizam os grandes eixos de acesso para entrar na cidade, mas passam a disputar espaço com outros fluxos urbanos à medida que se aproximam das centralidades e das áreas portuárias.

Figura 73 - Volumes de Tráfego para Caminhões Percentual – Pontos Internos



Fonte: Google Maps. Elaboração própria, 2026.

A logística urbana de Maceió é estruturada pela conexão entre os principais polos geradores de carga como o Porto Organizado, a CEASA, os condomínios logísticos da Cidade Universitária e o aeroporto. E organizada como uma rede de acessos que concentra os fluxos de caminhões nos corredores mais relevantes da cidade.

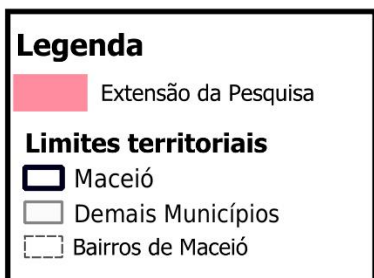
Esse arranjo territorial intensifica conflitos entre mobilidade de cargas e mobilidade de pessoas, sobretudo porque o crescimento da logística de última milha ocorre em um contexto de fragilidade regulatória e insuficiência de infraestrutura dedicada. A ausência de instrumentos como Zona de Restrição de Circulação (ZRC), janelas de entrega e vagas exclusivas de carga e descarga faz com que operações logísticas avancem sobre faixas de circulação e corredores de ônibus, agravando os impactos sobre a fluidez viária e o transporte coletivo. Ao mesmo tempo, os dados percentuais mostram que a participação dos caminhões é relativamente mais elevada nas áreas periféricas e de acesso, enquanto nas áreas centrais o conflito se manifesta menos pelo peso relativo e mais pela disputa intensa por espaço em vias já saturadas.

Assim, mais do que um problema pontual de circulação, o diagnóstico evidencia uma condição estrutural do sistema viário municipal, marcada pelas limitações geográficas impostas pelas barreiras urbanas e pela baixa oferta de eixos estruturantes de circulação. Como resultado, há pouca diversidade de rotas para a articulação interna do território, o que contribui para a concentração de fluxos e para a recorrência de gargalos em vias como a Av. Menino Marcelo, a Av. Fernandes Lima e a AL-101 / Av. Sen. Rui Palmeira, além de intensificar os impactos das operações informais de carga e descarga em áreas sensíveis como o Centro e a Orla.

4.6.4 Pesquisa de carga na orla

A operação de abastecimento dos estabelecimentos localizados na Orla de Maceió envolve uma complexa interação entre diferentes tipos de veículos, frequências logísticas e restrições de infraestrutura urbana. Este item apresenta os resultados da pesquisa de campo realizada com estabelecimentos comerciais dos bairros de Pajuçara, Ponta Verde e Jatiúca, com o objetivo de caracterizar o fluxo de caminhões leves e pesados dedicados ao abastecimento, identificar padrões operacionais e subsidiar políticas públicas de mobilidade e ordenamento do tráfego na região litorânea. A **Figura 74** delimita a região na qual a coleta de dados foi realizada.

Figura 74 - Localização da Orla de Maceió



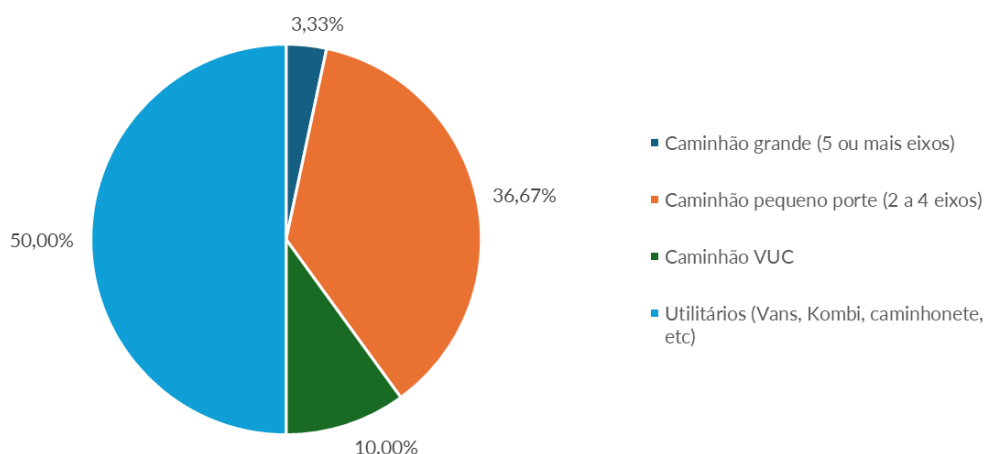
Fonte: Google Maps. Elaboração própria, 2026.

Os resultados da pesquisa indicam que a amostra se concentrou majoritariamente no bairro de Pajuçara, área que reúne elevada relevância comercial e turística na capital alagoana. Também se observa predominância de estabelecimentos do setor de alimentação, responsáveis por 76% da amostra, com destaque para restaurantes e quiosques. Esse perfil reforça a dinâmica de abastecimento frequente na Orla, associada à reposição contínua de insumos perecíveis e ao atendimento intensivo de moradores e visitantes.

Do ponto de vista operacional, o abastecimento da Orla é realizado por uma frota diversificada, composta tanto por veículos leves quanto por veículos de carga. Embora os utilitários sejam predominantes, verifica-se participação expressiva de caminhões de pequeno porte e, em menor escala, de VUCs, que são Veículos Urbanos de Carga, e caminhões de maior porte (**Gráfico 21**). Esse resultado é particularmente relevante, pois evidencia que uma parcela importante das operações logísticas na Orla ainda depende da circulação de caminhões, inclusive em um ambiente urbano sensível, de forte vocação turística e com limitações viárias.

Ainda que parte da diferença entre caminhões de pequeno porte e VUCs possa estar associada à dificuldade de classificação por parte dos entrevistados, o dado aponta para a presença recorrente de veículos de maior porte em áreas onde sua circulação tende a gerar maiores impactos sobre a fluidez, a segurança e o uso do espaço público.

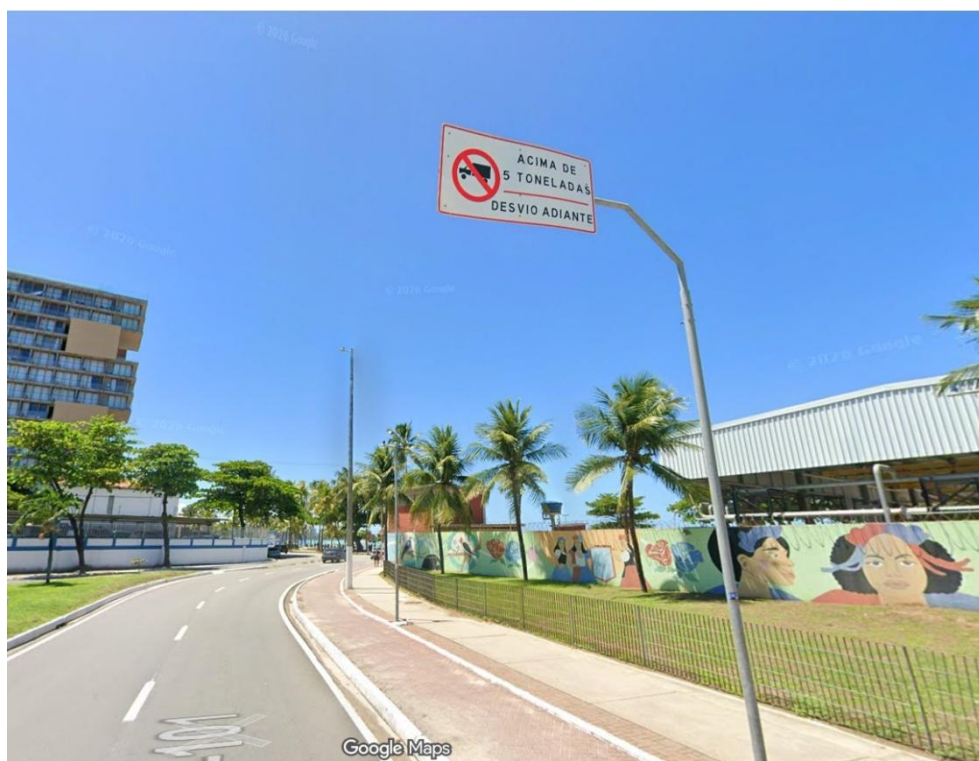
Gráfico 21 - Tipos de Veículos Utilizados



Fonte: Elaboração própria, 2026.

Desde 2022, a Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito (SMTT) de Maceió estabeleceu, por meio de norma regulamentar, a proibição da circulação de caminhões com peso bruto total superior a 5 toneladas nas vias da orla indicadas na **Figura 75**.

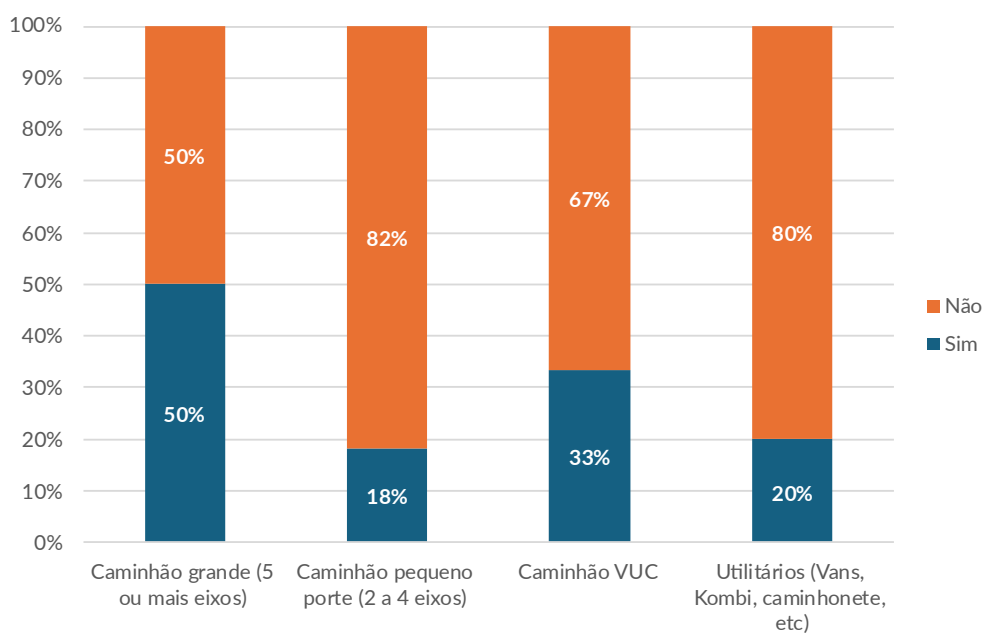
Figura 75 - Sinalização da norma regulamentar



Fonte: Google Maps. Elaboração própria, 2026.

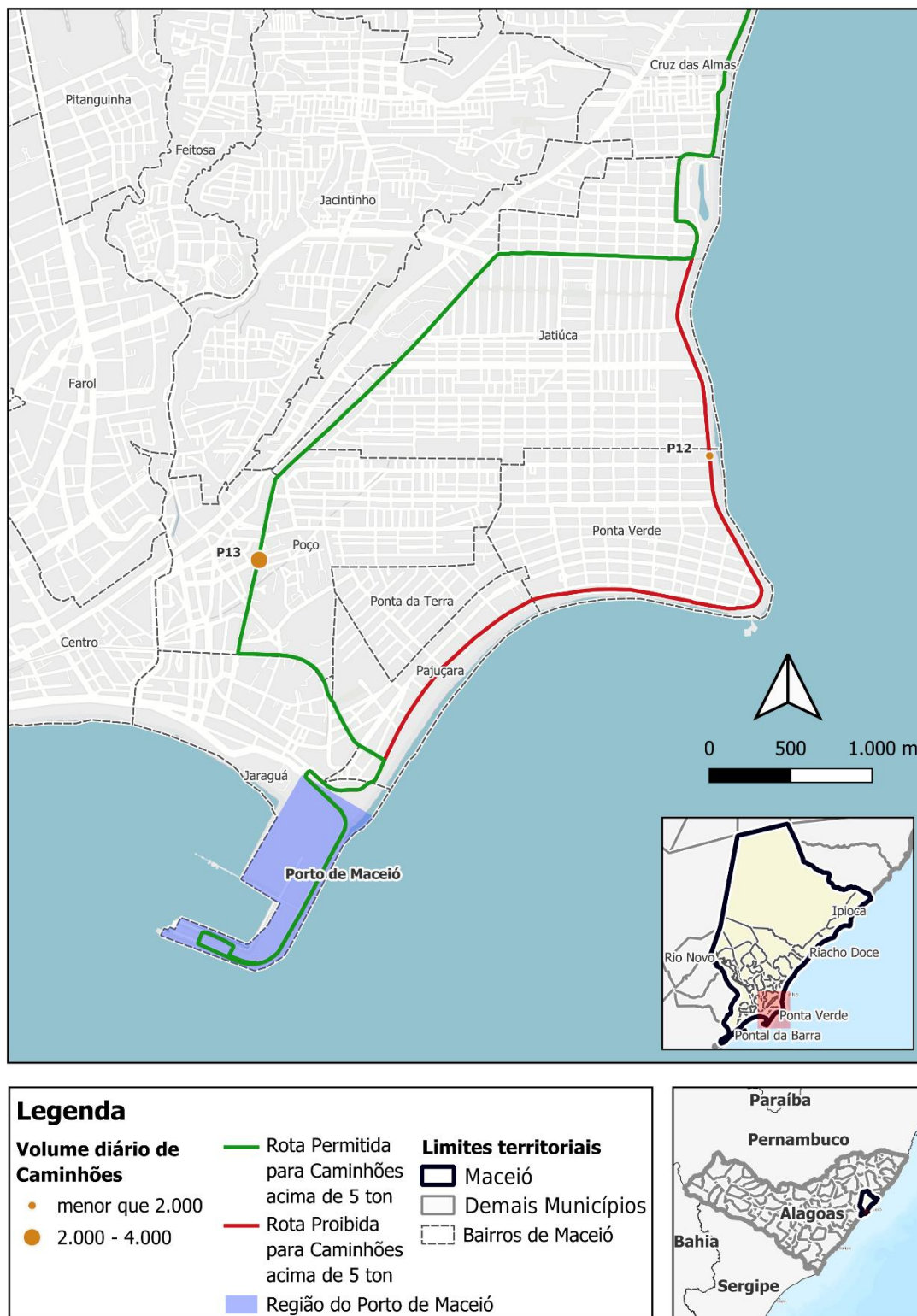
Com isso em mente, a presença significativa de caminhões observada na pesquisa realizando abastecimento na região sugere falhas no ordenamento da circulação de carga, sobretudo porque parte desses veículos enfrenta restrições de autorização para estacionamento e, ainda assim, acessa a área para realizar entregas, como indica o **Gráfico 22**, ou usam a Orla como rota mais curta para acessar a região norte de Maceió e regiões (**Figura 76**). Na prática, isso indica a permanência de operações incompatíveis com o perfil da Orla, contribuindo para obstruções viárias, conflitos de uso do espaço urbano e aumento da pressão sobre a mobilidade local.

Gráfico 22 - Autorização para Acesso à Orla



Fonte: Elaboração própria, 2026.

Figura 76 - Rotas de Carga no eixo Porto-Norte de Maceió



Fonte: Elaboração própria, 2026.

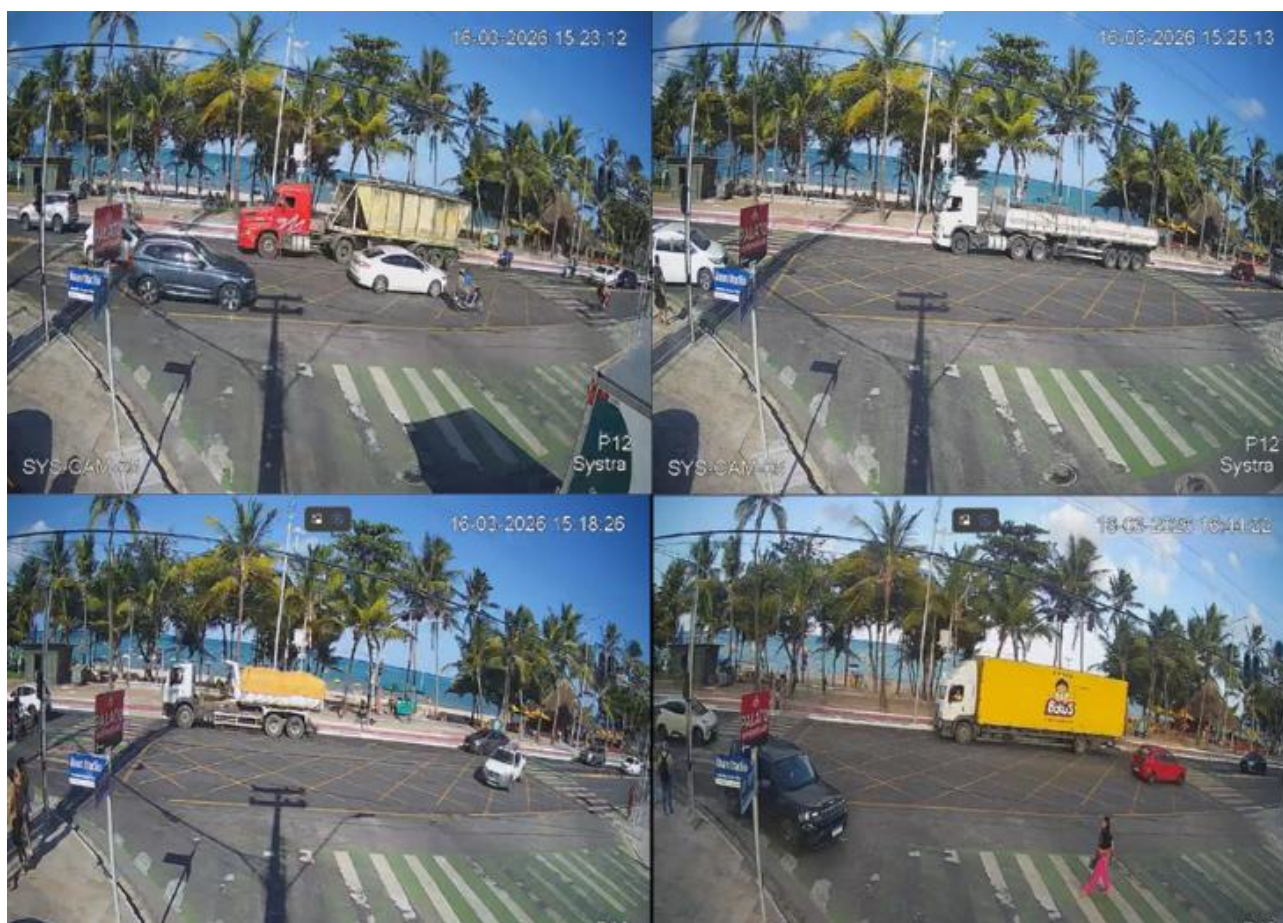
A partir das contagens realizadas no ponto 12 (**Figura 77**), observou-se que, no intervalo de pico de circulação de caminhões na Avenida Álvaro Otacílio (das 15h00 às 15h30), a maioria dos veículos era composta por VUCs, representando 66% do total, os quais estão aptos a trafegar pela via por possuírem capacidade inferior a 4 toneladas. Os 33% restantes correspondem a caminhões de grande porte (**Figura 78**), os quais, embora possam eventualmente dispor de autorização especial para circulação, configuram um percentual significativo que merece atenção.

Figura 77 - Ponto 12



Fonte: Elaboração própria, 2026.

Figura 78 - Exemplos de Caminhões pesados na Orla



Fonte: Elaboração própria, 2026.

Complementarmente, ao cruzar esses dados com a pesquisa da orla (**Gráfico 22**), verifica-se que uma parcela expressiva dos caminhões de grande e médio porte que circulam na região não possui autorização para tal, o que corrobora o elevado percentual registrado nas contagens volumétricas. Esse cenário indica a necessidade de reforço nas ações de fiscalização por parte do poder público municipal na referida área.

4.7 Estacionamentos, Horários de Acesso e Circulação, Instrumentos de Financiamento

Esta seção consolida os levantamentos e as análises relativos a três instrumentos de gestão da mobilidade urbana de Maceió: as áreas de estacionamento (item 4.7.1), as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada (item 4.7.2) e os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade (item 4.7.3). Cada subitem apresenta, de forma textual e gráfica, os dados levantados e a respectiva análise, de modo a subsidiar as proposições das etapas seguintes do Plano.

4.7.1 Estacionamentos

Essa seção caracteriza de forma resumida a oferta e a demanda de estacionamento em Maceió, concentradas em três zonas: a orla marítima (Pajuçara, Ponta Verde e Jatiúca), onde a demanda é intensa, sazonal e geograficamente comprimida; a área central (Centro, Farol e Mangabeiras), marcada pela concentração de equipamentos públicos, comércio varejista e terminais; e os corredores comerciais estruturantes. Nessas zonas predomina o estacionamento em via pública, enquanto os estacionamentos privados e os bolsões absorvem parte da demanda, ainda que de forma desigual no território. As três zonas de maior demanda estão sintetizadas no Quadro 29.

Quadro 29 - Zonas de maior demanda por estacionamento em Maceió

Zona	Bairros	Característica da demanda
Orla marítima	Pajuçara, Ponta Verde, Jatiúca	Intensa, sazonal e geograficamente comprimida; maior densidade hoteleira da cidade
Área central	Centro, Farol, Mangabeiras	Concentração de equipamentos públicos, comércio varejista e terminais
Corredores comerciais	Eixos estruturantes	Demanda vinculada ao comércio e aos serviços ao longo dos principais corredores

Fonte: Elaboração própria, 2026.

A gestão desse espaço é tratada como instrumento de mobilidade, e não apenas como oferta de vagas, uma vez que a disputa pelo espaço viário nas áreas de maior demanda amplia a circulação

de veículos em busca de vaga e reduz a eficiência da rede. O caso da Av. Silvio Carlos Viana ilustra o conflito: a substituição de vagas no canteiro central, em dezembro de 2024, foi contestada por 14 entidades e resultou em decisão do Tribunal de Justiça de Alagoas em 27 de dezembro de 2024. Como alternativa de acesso gratuito à orla, a Prefeitura mantém o Free-tour, serviço gratuito de ônibus que percorre Pajuçara, Ponta Verde e Jatiúca. A fiscalização do estacionamento concentra-se nos bairros do Farol, Jatiúca, Ponta Verde e Pajuçara.

4.7.2 Áreas e horários de acesso e circulação

O controle e a restrição de circulação em Maceió apoiam-se na competência prevista no art. 24, inciso IX, da Lei nº 12.587/2012, e incidem sobretudo sobre a circulação de veículos de carga, por peso e por horário de carga e descarga, e sobre a orla marítima, sujeita a interdições temporárias para eventos e para a função turística e recreativa. A Lei municipal nº 7.568/2024 regulamenta o fechamento de vias para atividades específicas, e a Portaria DMTT nº 046/2024 disciplina as faixas exclusivas de ônibus, instrumento que restringe o uso da via ao transporte coletivo nos corredores estruturantes e antecede a operação do sistema de média e alta capacidade. Os instrumentos de restrição e controle vigentes estão sintetizados no Quadro 30.

Quadro 30 - Instrumentos de restrição e controle de circulação em Maceió

Tipo de restrição	Base legal	Aplicação
Circulação de veículos de carga	Art. 24, IX, da Lei nº 12.587/2012	Restrição por peso e por horário de carga e descarga
Fechamento de vias	Lei municipal nº 7.568/2024	Interdição para atividades e eventos específicos
Faixas exclusivas de ônibus	Portaria DMTT nº 046/2024	Prioridade do transporte coletivo nos corredores estruturantes
Interdições na orla	Regulação municipal (DMTT)	Eventos e função turística, em caráter temporário

Fonte: Elaboração própria, 2026.

4.7.3 Instrumentos de financiamento

O município articula instrumentos próprios e externos para o financiamento da mobilidade. Entre os instrumentos próprios estão o Fundo Municipal de Transportes Urbanos, instituído pela Lei

Delegada nº 005/2023, e a política tarifária e social vigente, que combina a tarifa de R\$ 3,49, o Passe Livre Estudantil e o programa Domingo é Livre, com mais de 7 milhões de viagens gratuitas acumuladas. Entre os instrumentos de captação externa estão as debêntures de infraestrutura (Lei federal nº 14.801/2024) e o financiamento junto a fontes federais e multilaterais. O principal projeto estruturante, o sistema de média e alta capacidade (BRT), está estimado na ordem de R\$ 2 bilhões, com 28 km de faixa exclusiva no corredor Lourival de Melo Mota, Durval de Góes Monteiro e Fernandes Lima, e financiamento em negociação com o *New Development Bank* (NDB/BRICS). A aderência entre cada fonte e os projetos prioritários é sintetizada no Quadro 31.

Quadro 31 - Instrumentos de financiamento da mobilidade e sua aplicação

Instrumento	Natureza	Aplicação típica
Fundo Municipal de Transportes Urbanos (Lei Delegada nº 005/2023)	Próprio (municipal)	Custeio e investimento no sistema de transporte
Debêntures de infraestrutura (Lei nº 14.801/2024)	Captação via mercado	Financiamento de projetos de infraestrutura de mobilidade
<i>New Development Bank</i> (NDB/BRICS)	Multilateral	Sistema de média e alta capacidade (BRT), em negociação
Recursos federais (Ministério das Cidades / PAC)	Federal	Corredores estruturantes e requalificação viária
Tarifa e subsídios (Passe Livre, Domingo é Livre)	Custeio operacional	Sustentabilidade tarifária e social do sistema

Fonte: Elaboração própria, 2026.

4.8 Indicadores gerais de Mobilidade

Este item reúne análise quantitativa e qualitativa da mobilidade urbana de Maceió, capital de Alagoas. O diagnóstico inclui dados de campo cobrindo 255 km de vias municipais, dados demográficos por bairro do Censo 2022, planos de investimento Transporte Público Coletivo (TPC)-MAC da RMM (BNDES/ENMU, fev. 2025) e avaliações técnicas da infraestrutura viária.

O objetivo central é apresentar uma análise preliminar sobre mobilidade urbana de Maceió, com dados quantitativos atualizados, identificação dos problemas críticos, mapeamento das situações de risco e portfólio completo de projetos de investimento, organizados por macrorregião urbana.

Desta forma, esta seção reúne e integra os indicadores que caracterizam, em termos quantitativos e qualitativos, a mobilidade urbana de Maceió. As informações provêm de quatro conjuntos complementares de dados: as estatísticas oficiais de frota, demanda de transporte público e sinistralidade (IBGE, DETRAN-AL, DMTT e HGE), a dinâmica demográfica por bairro do Censo 2022, o levantamento de campo conduzido pela FGV Projetos em aproximadamente 252 km de vias municipais e o portfólio de projetos de Transporte Público Coletivo de Média e Alta Capacidade (TPC-MAC) e de infraestrutura viária, sistematizado a partir do estudo BNDES/ENMU (fev. 2025) e das iniciativas federais, estaduais e municipais em curso. A subseção 4.8.1 detalha o panorama quantitativo e a subseção 4.8.2 apresenta o portfólio de projetos. Este item antecipa, de forma consolidada, as principais evidências e as relações entre elas.

A leitura integrada desses dados evidencia quatro desequilíbrios:

- Crescimento da frota sem expansão proporcional da infraestrutura viária. A frota de Maceió cresceu 53% em dez anos e alcançou 408,5 mil veículos em 2023, com estimativa de aproximadamente 450 mil veículos para 2024-2025, o que corresponde a 1 veículo para cada 2,5 habitantes (**Tabelas 20 e 21**). Esse crescimento não foi acompanhado de ampliação equivalente do sistema viário e coexiste com indicadores elevados de sinistralidade. Em 2024, o HGE registrou 5.525 atendimentos por acidentes de trânsito, alta de 1,7% em relação a 2023, dos quais 2.113 envolveram motocicletas. As infrações graves ou gravíssimas representam 71% do total autuado no município (Tabela 30).
- Redistribuição territorial da população e da demanda por deslocamentos. A população total cresceu 2,7% entre 2010 e 2022 e atingiu 957,4 mil habitantes, com redistribuição interna expressiva (Tabela 23). A parte alta e o litoral norte concentram o crescimento demográfico, com destaque para Cidade Universitária (+65,2%), Antares (+48,3%) e Jacarecica (+68,2%), áreas ainda desprovidas de transporte coletivo estruturante. Os bairros atingidos pela crise Braskem perderam cerca de 32 mil moradores (Mutange - 100%, Bebedouro -88,8% e Pinheiro -71,8%), com aproximadamente 60 mil pessoas deslocadas, seis linhas de ônibus extintas e 1,6 milhão de passageiros por ano afetados

(**Tabela 24**). Como consequência, os fluxos de deslocamento se concentraram nos corredores Fernandes Lima e Durval de Góes Monteiro, que operam em condição de saturação.

- Deficiências de infraestrutura para a mobilidade ativa. Nos aproximadamente 252 km inventariados em campo, distribuídos em 86 vias de 17 regiões e 16 vias estruturantes agrupadas em 4 trechos (**Tabelas 26 a 28**), predominam calçadas deterioradas e descontínuas, acessibilidade universal insuficiente e travessias em número inferior ao necessário. Dois dos quatro trechos estratégicos avaliados, Acesso Nordeste (40,84 km) e Lagoa-Cidade Universitária (20,45 km), apresentam risco viário classificado como MUITO ALTO (Quadro 38). Esses trechos somam cerca de 60 km de eixos estruturantes sem condições mínimas de segurança viária e estão localizados nos vetores de maior crescimento demográfico.
- Portfólio de projetos estruturantes ainda não operacional. A Região Metropolitana de Maceió é a única entre as 21 principais regiões metropolitanas do país sem sistema de transporte de média e alta capacidade em operação (BNDES, 2025). O portfólio mapeado reúne 6 projetos, com 77,85 km de extensão e investimento estimado em R\$ 2,8 bilhões (Tabela 29). Desse conjunto, apenas o BRT Fernandes Lima encontra-se em obras, com 14 km, 23 estações, investimento de R\$ 2 bilhões e 604 mil beneficiários potenciais. Complementam esse quadro o SIMM, concessão vigente desde 2021, o Eixo Mobilidade do Acordo Socioambiental Braskem, no valor de R\$ 360 milhões, e a ampliação da malha cicloviária de 30 km para 90 km (Quadro 45).

Em síntese, os indicadores demonstram que a demanda por deslocamentos cresce nos territórios com menor oferta de transporte coletivo e infraestrutura viária mais precária, enquanto os investimentos estruturantes se concentram no eixo central consolidado. Essa configuração territorial, agravada pelos efeitos da crise Braskem e pelo crescimento acelerado da frota, orienta as análises detalhadas nas subseções 4.8.1 e 4.8.2 e fundamenta o diagnóstico consolidado apresentado ao final deste produto.

4.8.1 Indicadores Gerais de Mobilidade – Panorama Quantitativo

Indicadores oficiais consolidados da mobilidade de Maceió, cobrindo transporte público, frota privada e segurança viária.

4.8.1.1 Frota, Demanda e Oferta de Transporte Público

Tabela 20 - Indicadores da Frota

Indicador	Valor	Referência / Fonte
Frota total de veículos — Maceió	408.561 veículos	IBGE / DETRAN-AL, 2023
Automóveis particulares	211.308 (51,7% da frota)	IBGE, 2023
Motocicletas e motonetas	97.531 (23,9% da frota)	IBGE, 2023
Estimativa frota total 2024–25	~450.000 veículos	Veloe/FIPE/SENATRAN, fev. 2025
Crescimento da frota em 10 anos	+53% (era 266.465 em 2013)	DETRAN/AL — maior taxa do Nordeste
Crescimento frota AL em 2024	+6,6% (2º maior crescimento estadual)	Veloe/FIPE, fev. 2025
Passageiros/dia no Transporte Público Coletivo (TPC) atual	~600.000 (meta do BRT)	DMTT / Prefeitura de Maceió, 2024
Usuários do Transporte Público Coletivo (TPC) na RMM	~70% da população usa Transporte Público Coletivo (TPC) diariamente	Prefeitura / ALNB, jul. 2024
Beneficiários Passe Livre estudantil	58.836 estudantes (+110% em 2024)	DMTT, fev. 2025
Malha cicloviária atual	90 km (era 30 km no início da gestão)	DMTT, 2025
Tarifa de ônibus	R\$ 3,49 — menor entre capitais brasileiras	Prefeitura de Maceió, 2023
Acidentes de trânsito no HGE	5.525 em 2024 (+1,7% vs. 2023)	HGE / TNH1, jan. 2025
Infrações graves ou gravíssimas	71% das infrações em Maceió	DMTT — 1º sem. 2022
Pessoas deslocadas pela Braskem	~60.000 desde 2018	TST / Ciência Hoje, 2024
Linhas de ônibus extintas (Braskem)	6 linhas — 1,6 milhão de passageiros/ano afetados	<i>Connected Smart Cities</i> , 2023
Investimento previsto BRT Maceió	R\$ 2 bilhões (14 km, 23 estações)	DMTT / Tribuna Hoje, jul. 2024

Indicador	Valor	Referência / Fonte
Vias municipais avaliadas (campo)	255 km: 150 km (Levantamento Principal) + 105 km (Complementar)	Levantamento de Campo, 2024–25
Projetos Transporte Público Coletivo (TPC)-MAC na RMM (BNDES)	6 projetos · 77,85 km · R\$ 2,8 bi estimados	BNDES/ENMU D2, fev. 2025

Fonte: Elaboração própria, 2026.

Maceió registra 1 veículo para cada 2,5 habitantes (IBGE 2023). O crescimento de +53% da frota em 10 anos não foi acompanhada por abertura proporcional de novas vias. A crise Braskem eliminou corredores viários estratégicos, concentrando fluxo em eixos já saturados.

Tabela 21 - Frota e demanda

Tipo de Veículo	Quantidade	% da Frota	Observação
Automóveis particulares	211.308	51,7%	Principal modo de transporte privado
Motocicletas e motonetas	97.531	23,9%	Alta sinistralidade: 2.113 acidentes HGE 2024
Caminhonetes e utilitários	~37.000	~9,1%	Estimado com base na composição nacional
Ônibus e microônibus (operadoras)	~650	<0,2%	Capacidade instalada do SIMM
Caminhões, tratores e outros	~62.000	~15,1%	Inclui frota de carga e serviços
TOTAL ESTIMADO 2025	~450.000	100%	Projeção Veloe/FIPE, fev. 2025

Fonte: Elaboração própria, 2026.

O Transporte Público Coletivo (TPC) de Maceió é operado em regime de concessão desde 2021 (SIMM), com integração temporal de 1h30. O sistema anterior (pré-SIMM) contava com 107 linhas operadas por 6 empresas, sem integração tarifária, atendendo aproximadamente 325.000 passageiros/dia.

Tabela 22 - Oferta, capacidade e demanda

Período	Demanda (passageiro/dia)	Evento Marco
2015 (pré-SIMM)	~325.000	107 linhas · 6 empresas · 3 terminais sem integração
2018–2020	Queda significativa	Crise Braskem: extinção de 6 linhas; 1,6M pass/ano afetados
2021 (SIMM)	Reestruturação	Licitação: integração temporal, 20% frota zero km, acessibilidade 100%
2022 (Geladão)	Recuperação	105 novos ônibus, 97 com ar-condicionado
2024 (atual)	~600.000 (meta)	70% da pop. da RMM usa Transporte Público diariamente
2026+ (BRT operacional)	~133.000 só no corredor BRT	9 linhas troncais + 62 alimentadoras · headway 5 min

Fonte: Elaboração própria, 2026.

4.8.1.2 Demanda por Macrorregião (Lotes Operacionais do SIMM)

▣ LOTE 100:

- ▣ Cobertura: 39 rotas, 570 paradas. Linha mais longa: M005 Terminal Rodoviário/Ipioca - 56 km, 144 paradas.
- ▣ Demanda estimada: 80.000 - 100.000 passageiros/dia. Área periférica com menor oferta de alimentadoras.
- ▣ Gargalo: Crescimento de novos loteamentos na orla norte sem cobertura de Transporte Público Coletivo (TPC). Bairros Jacarecica (+68%) e Guaxuma (+45%) crescem sem linhas novas.

▣ LOTE 200:

- ▣ Hub: Terminal Eustáquio Gomes — integração municipal e metropolitana.
- ▣ Integração RMM: 4 linhas intermunicipais com Rio Largo. Trabalhadores pagam R\$ 1,00 (Vamu) + R\$ 3,49 — dupla tarifa sem integração metropolitana.

- Gargalo: Rio Largo é o principal gerador de viagens pendulares da RMM (PDUI, 2024). Sem consórcio metropolitano.

▣ **LOTE 300:**

- Importância: Maior concentração de empregos e serviços. Todos os eixos viários convergem neste lote.
- Gargalo: Corredor Fernandes Lima absorveu todo o fluxo dos bairros extintos (Braskem). Saturação crítica em horário de pico.
- Demanda estimada: 150.000–180.000 passageiros/dia.

▣ **LOTE 400:**

- Característica: Maior crescimento demográfico de Maceió. Terminais Benedito Bentes, Village Campestre II e Rosanne Collor em obras.
- Dado aferido: Linhas 401 e 402: 7.647 passageiros em 256 viagens/semana (jan. 2022).
- Gargalo: Adensamento urbano rápido sem ampliação proporcional da oferta de Transporte Público Coletivo (TPC).

4.8.1.3 Dinâmica Demográfica e Impactos na Mobilidade

O Censo 2022 do IBGE, estratificado por bairro em Maceió, revela uma redistribuição populacional estrutural com impacto direto sobre os padrões de demanda por mobilidade. Em 2022, Maceió totalizou 957.437 habitantes, crescimento de 2,7% em relação a 2010 (932.116), porém com redistribuição interna dramática entre bairros.

Tabela 23 - Evolução Demográfica

Bairro	Pop. 2000	Pop. 2010	Pop. 2022	Var. 2010–22	Área (km²)	Lote SIMM
Cidade Universitária	52.269	71.441	118.017	+65,2%	20,38	L200/L400
Benedito Bentes	67.964	88.084	110.746	+25,7%	24,62	L400
Jacintinho	77.849	86.514	73.139	-15,5%	3,67	L100
Tabuleiro do Martins	55.818	64.755	61.194	-5,5%	8,56	L400
Clima Bom	47.858	55.952	50.386	-10,0%	4,66	L200
Jatiúca	33.758	38.027	42.466	+11,7%	2,90	L300
Petrópolis	15.765	23.675	26.273	+11,0%	4,71	L100
Serraria	16.170	22.675	26.590	+17,3%	7,55	L100
Antares	9.193	17.165	25.454	+48,3%	6,04	L100
Santos Dumont	13.792	20.471	21.185	+3,5%	7,08	L200
Vergel do Lago	32.307	31.538	26.562	-15,8%	1,40	L300
Trapiche da Barra	24.257	25.303	23.041	-8,9%	1,75	L200

Poço	20.195	20.776	19.504	-6,1%	1,86	L200
Feitosa	25.386	30.336	26.786	-11,7%	2,60	L200
Santa Lúcia	18.844	26.061	24.172	-7,3%	4,02	L200
Ponta Verde	16.361	24.402	28.591	+17,2%	1,37	L300
Gruta de Lourdes	13.687	14.283	15.160	+6,1%	3,20	L200
Cruz das Almas	9.250	11.708	12.104	+3,4%	2,24	L100
São Jorge	4.309	8.445	12.080	+43,0%	2,23	L100
Jacarecica	5.093	5.742	9.660	+68,2%	3,24	L100
Riacho Doce	2.917	5.218	5.833	+11,8%	10,09	L100
Ipioca	5.944	7.580	8.116	+7,1%	20,05	L100
Santa Amélia	8.236	10.649	12.847	+20,6%	2,35	L400
Pinheiro	19.667	19.062	5.369	-71,8%	1,96	Braskem
Bebedouro	10.523	10.103	1.128	-88,8%	2,25	Braskem
Mutange	2.528	2.632	0	-100%	0,54	Braskem
Bom Parto	13.599	12.841	8.010	-37,6%	0,56	Braskem
Jaraguá	4.219	3.211	1.502	-53,2%	1,35	L300
Centro	3.710	2.812	2.012	-28,5%	1,59	L100
TOTAIS MACEIÓ	795.843	932.116	957.437	+2,7%	191,7	—

Fonte: IBGE Censo 2022; dados estratificados por bairro (bairrosdemaceio.net); Prefeitura de Maceió; Lei Municipal 4.952/2000.

A parte alta de Maceió concentra o crescimento mais expressivo da última década. Cidade Universitária (+65,2%), Benedito Bentes (+25,7%) e Antares (+48,3%) somaram +77.527 habitantes em relação a 2010. Este crescimento tem implicações críticas para o sistema de mobilidade:

- ▣ Pressão nos eixos de ligação Parte Alta–Centro: O crescimento da parte alta aumenta exponencialmente a demanda no corredor Menino Marcelo e nas vias de acesso à Av. Fernandes Lima, já sobrecarregadas.
- ▣ Novos empreendimentos sem Transporte Público Coletivo (TPC) estruturante: A Cidade Universitária recebeu os conjuntos Maceió I (3.900 unidades) e Jardim Royal sem ampliação proporcional de linhas de ônibus.
- ▣ Migração dos bairros Braskem: Parte do crescimento da parte alta é explicada pela migração forçada de aproximadamente 60.000 moradores dos bairros afetados, recompondo a demanda em novos eixos sem infraestrutura equivalente.
- ▣ Expansão do Litoral Norte sem cobertura de Transporte Público Coletivo (TPC): Jacarecica (+68,2%), Guaxuma (+45,3%) e São Jorge (+43,0%) crescem sem linhas novas e com infraestrutura viária classificada como ruim a péssima no levantamento de campo.

Tabela 24 - Impacto do evento do centro histórico (caso Braskem)

Bairro / Zona	Pop. 2010	Pop. 2022	Perda Absoluta	Redução	Impacto na Mobilidade
Mutange	2.632	0	-2.632	-100%	Área totalmente interditada. Via de acesso ao Centro suprimida.
Bebedouro	10.103	1.128	-8.975	-88,8%	6 linhas de ônibus extintas. VLT interditado. 1,6M pass/ano afetados.
Pinheiro	19.062	5.369	-13.693	-71,8%	Principal corredor de acesso ao bairro fechado por risco geológico.
Jaraguá	3.211	1.502	-1.709	-53,2%	Degradação do corredor histórico centro-portuário.
Bom Parto	12.841	8.010	-4.831	-37,6%	Trecho CBTU interditado entre Bebedouro e Bom Parto.
Centro	2.812	2.012	-800	-28,5%	Esvaziamento residencial. Demanda pendular concentrada.
SUBTOTAL zona Braskem	~48.000	~16.000	-32.000	-66%	~12.000 dependentes de Transporte Público Coletivo (TPC) perderam acesso às linhas habituais.

Fonte: IBGE Censo 2022; Prefeitura de Maceió; TST 2025.

A Métrica de avaliação para a Tabela 25: classificação qualitativa da pressão sobre o sistema de mobilidade, atribuída pela combinação da densidade demográfica, do crescimento populacional apurado no Censo 2022 e da situação de cobertura do transporte público indicada na coluna Situação TP: CRÍTICO — alta densidade ou demanda com cobertura insuficiente ou interrompida; ALTO — crescimento expressivo com cobertura parcial ou em expansão; MODERADO — pressão relevante com cobertura moderada; SATISFATÓRIO — demanda atendida por boa cobertura.

Tabela 25 - Gargalos territoriais

Bairro	Área (km²)	Pop. 2022	Dens. (hab/km²)	Situação TP	Nível de Pressão
Jacintinho	3,67	73.139	19.928	L100 — cobertura parcial	CRÍTICO
Benedito Bentes	24,62	110.746	4.499	L400 — terminais em obras	ALTO

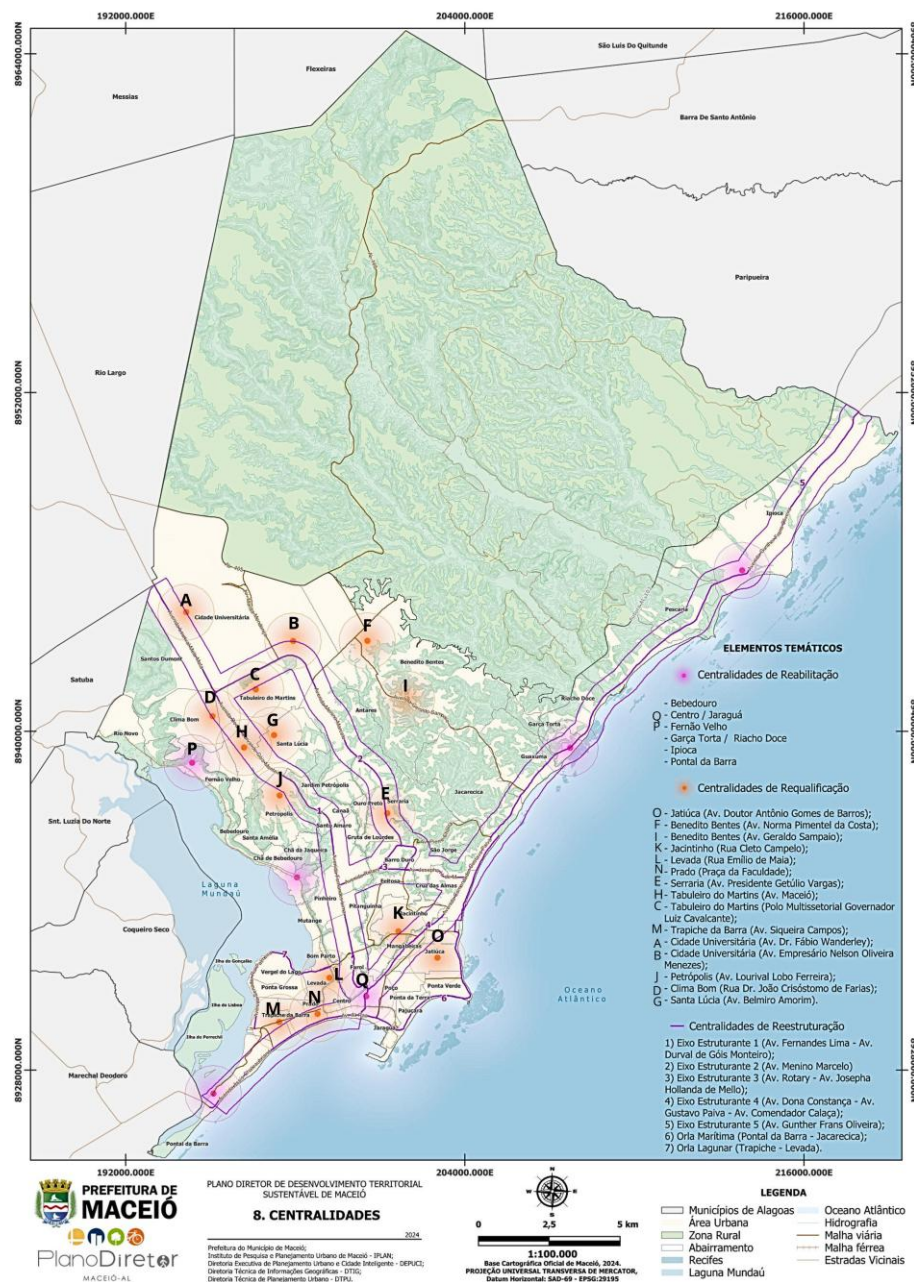
Bairro	Área (km²)	Pop. 2022	Dens. (hab/km²)	Situação TP	Nível de Pressão
Cidade Universitária	20,38	118.017	5.791	L200 — em expansão	ALTO
Tabuleiro do Martins	8,56	61.194	7.149	L400 — cobertura moderada	MODERADO
Antares	6,04	25.454	4.214	L100 — expansão recente sem Transporte Público Coletivo (TPC)	ALTO
Jacarecica	3,24	9.660	2.981	L100 — sem linhas novas	ALTO
Ponta Verde	1,37	28.591	20.869	L300 — boa cobertura	SATISFATÓRIO
Pinheiro (Braskem)	1,96	5.369	2.739	Zona interdita — Transporte Público Coletivo (TPC) extinto	CRÍTICO

Fonte: Elaboração própria, 2026.

4.8.1.4 Levantamento de Campo – Diagnóstico viário

A metodologia adotada foi estruturada em duas etapas complementares, correspondentes aos relatórios de inventário viário inicial e adicional, totalizando o inventário de aproximadamente 252 km de vias, distribuídos entre logradouros organizados em regiões de análise e vias estratégicas agrupadas e em trechos funcionais, conforme detalhado na **Figura 79** e **Tabelas 26 e 27**. Em ambas as etapas, foram aplicados os mesmos critérios técnicos para avaliação das condições de calçadas e travessias, segurança do trânsito, sinalização viária e dimensões das vias, combinando inspeções presenciais, registros fotográficos georreferenciados e avaliação qualitativa padronizada, apoiada em sistema de pontuação objetiva e nos referenciais normativos vigentes, conforme apresentado no capítulo 4 deste relatório de diagnóstico.

Figura 79 - Regiões de análise com base no Mapa de Centralidades



Fonte: Elaborado pela Prefeitura Municipal de Maceió, 2026 – adaptado por FGV Projetos.

Tabela 26 - Vias para Inventário Viário inicial de Maceió

Logradouro	Nome	Extensão (m)	Bairro	Centralidade
Rua	X	519,36	Cidade Universitária	A
Avenida	Dr. Fábio Wanderley	964,86	Cidade Universitária	A
Rua	Dr. Juraci Pereira	978,20	Cidade Universitária	A

<i>Avenida</i>	Eduardo Tadeu Lopes da Silva	1204,83	Santos Dumont	A
<i>Avenida</i>	Eng. Corintho Campelo da Paz	2057,46	Santos Dumont	A
<i>Avenida</i>	Dr. Fernando Couto Malta	1013,52	Cidade Universitária	B
<i>Avenida</i>	Empresário Nelson Oliveira Menezes	1491,96	Cidade Universitária	B
<i>Avenida</i>	Alice Carolina	1809,35	Cidade Universitária	B
<i>Avenida</i>	Paulo Holanda	2502,14	Cidade Universitária	B
<i>Avenida</i>	Tancredo Neves	3190,73	Cidade Universitária	B
<i>Avenida</i>	Jaíro Marquês Luz	1077,58	Tabuleiro do Martins	C
<i>Avenida</i>	Carlos Gomes de Barros	1079,49	Tabuleiro do Martins	C
<i>Rua</i>	Des. Carlos de Gusmão	1085,46	Tabuleiro do Martins	C
<i>Avenida</i>	Dr. Milton Hênio Netto De Gouveia	1205,87	Antares	C
<i>Rua</i>	da Codeal	1414,56	Tabuleiro do Martins	C
<i>Avenida</i>	Ver. Dário Marsíglia	1989,63	Tabuleiro do Martins	C
<i>Avenida</i>	Belmiro Amorim	2260,26	Tabuleiro do Martins	C
<i>Rua</i>	Marquês de Tamandaré	2395,07	Santa Lúcia	C
<i>Rua</i>	Sete de Setembro	620,29	Tabuleiro do Martins	D
<i>Rua</i>	São Paulo	691,76	Tabuleiro do Martins	D
<i>Avenida</i>	Gen. Walfrido Jerônimo da Rocha	802,40	Tabuleiro do Martins	D
<i>Rua</i>	Dr. João Crisóstomo de Farias	817,42	Clima Bom	D
<i>Rua</i>	José Gonzaga de Almeida	1252,70	Clima Bom	D

<i>Avenida</i>	Poe. Luís Gonzaga Barroso	1469,26	Clima Bom	D
<i>Rua</i>	Luiz Clemente Vasconcelos	1476,54	Clima Bom	D
<i>Rua</i>	Santa Amália	350,48	Serraria	E
<i>Avenida</i>	Cel. Salustiano Sarmento	492,67	Serraria	E
<i>Rua</i>	Ariosvaldo Pereira Cintra	1023,87	Serraria	E
<i>Avenida</i>	Muniz Falcão	1114,35	Serraria	E
<i>Rua</i>	Dr. Abelardo Pontes Lima	1126,49	Gruta de Lourdes	E
<i>Avenida</i>	Av. Nelson Marinho de Araújo	1199,40	Serraria	E
<i>Avenida</i>	Pres. Roosevelt	1337,01	Barro Duro	E
<i>Avenida</i>	Rotary	1599,86	Gruta de Lourdes	E
<i>Avenida</i>	Pres. Getúlio Vargas	3249,75	Serraria	E
<i>Avenida</i>	Benedito Bentes	1579,33	Benedito Bentes	F
<i>Avenida</i>	Pratagy	2250,23	Benedito Bentes	F
<i>Avenida</i>	Cachoeira do Meirim	2989,28	Benedito Bentes	F
<i>Rua</i>	Camaragibe	2221,29	Jatiúca	G
<i>Avenida</i>	Menino Marcelo	11028,81	Santa Lúcia	G
<i>Rua</i>	Santa Luzia	822,33	Cidade Universitária	H
<i>Avenida</i>	Sebastião Corrêa da Rocha	1547,00	Tabuleiro do Martins	H
<i>Avenida</i>	A	2620,12	Benedito Bentes	I
<i>Avenida</i>	Mundaú	2305,84	Benedito Bentes	I
<i>Avenida</i>	Galba Novas de Castro	337,76	Petrópolis	J
<i>Rua</i>	Marquês de Abrantes	490,74	Chã de Bebedouro	J
<i>Rua</i>	Pref. Joatas Malta de Alencar	1190,14	Chã de Jaqueira	J

<i>Avenida</i>	Empresário Lourival Lobo Ferreira	1532,54	Petrópolis	J
<i>Rua</i>	Cleto Campelo	872,43	Jacintinho	K
<i>Rua</i>	Pastor Euríco Calheiros	1299,06	Jacintinho	K
<i>Rua</i>	Cel. Paranhos	1908,71	Jacintinho	K
<i>Avenida</i>	Gov. Lamenha Filho	2235,87	Jacintinho	K
	Eixo Quartel - VOLTA	2500,52	Pitanguinha	K
<i>Avenida</i>	Juca Sampaio	2967,69	Feitosa	K
	Eixo Quartel - IDA	3053,20	Pitanguinha	K
<i>Rua</i>	Augusta	592,34	Levada	L
<i>Avenida</i>	Gen. Hermes	630,33	Bom Parto	L
<i>Rua</i>	José Alves Barbosa	721,60	Trapiche da Barra	L
<i>Avenida</i>	Francisco de Menezes	860,86	Levada	L
<i>Rua</i>	Íris Alagoense	949,59	Levada	L
<i>Rua</i>	Dias Cabral	1102,29	Prado	L
<i>Rua</i>	Cincinato Pinto	1132,94	Levada	L
<i>Avenida</i>	Moreira e Silva	1771,34	Levada	L
<i>Avenida</i>	Sen. Rui Palmeira	6596,68	Levada	L
<i>Rua</i>	Prof. Loureiro	276,84	Prado	M
<i>Avenida</i>	Vieira Perdigão	579,12	Prado	M
<i>Rua</i>	Formosa	752,13	Trapiche da Barra	M
<i>Rua</i>	Livramento	1025,54	Prado	M
<i>Rua</i>	Dr. Virgílio Guedes	1372,37	Trapiche da Barra	M
<i>Rua</i>	Cabo Reis	1932,09	Trapiche da Barra	M
<i>Rua</i>	Santo Antônio	2034,98	Trapiche da Barra	M
<i>Avenida</i>	Siqueira Campos	2269,65	Trapiche da Barra	M
<i>Rua</i>	Epaminondas Gracindo	698,65	Jaraguá	N
<i>Rua</i>	Barão de Jaraguá	858,03	Jaraguá	N
<i>Rua</i>	Walter Ananias	1183,83	Jaraguá	N

Rua	Buarque de Macedo	1281,20	Centro	N
Rua	Cap. Marinho Falcão	1336,57	Poço	N
Avenida	Comendador Leão	1366,67	Poço	N
Rua	Eng. Mario de Gusmão	2419,54	Ponta Verde	N
Rua	Durval Guimarães	2509,89	Ponta Verde	N
Avenida	João Davino	1179,30	Jatiúca	O
Avenida	Alm. Álvaro Calheiros	1192,70	Jatiúca	O
Avenida	Dr. Antônio Gomes de Barros	1805,13	Jatiúca	O
Avenida	Dona Constança de Góes Monteiro	1867,96	Jatiúca	O
Avenida	Dr. Júlio Marques Luz	2324,88	Jatiúca	O
Avenida	Empresário Jorge Montenegro Barros	5949,73	Santa Amélia	P
Avenida	Comendador Gustavo Paiva	7007,25	Centro	Q

Fonte: Elaboração própria, 2026.

Tabela 27 - Vias para Inventário Viário adicional de Maceió

Logradouro	Nome	Extensão (m)	Bairro	Trecho
Rodovia	AL – 101 Norte	22193,52	Guaxuma, Riacho Doce e Ipioca	Trecho 1 (Região Nordeste)
Rua	Antônio Félix	6840,29	Garça Torta e Riacho Doce	Trecho 1 (Região Nordeste)

Logradouro	Nome	Extensão (m)	Bairro	Trecho
Avenida	Rota do Mar	4864,85	Serraria e Barro Duro	Trecho 1 (Região Nordeste)
Avenida	Pierre Chalita	3831,86	Cruz das Almas	Trecho 1 (Região Nordeste)
Avenida	Márcio Canuto e Josefa de Melo	3115,63	Feitosa e Jacintinho	Trecho 1 (Região Nordeste)
Avenida	Marília Mendonça	4181,11	Benedito Bentes	Trecho 2 (Cidade Universitária / Mirante da Lagoa)
Rodovia	BR-316 (Catolé e Serdezelo)	3958,42	Tabuleiro do Martins e Cidade Universitária	Trecho 2 (Cidade Universitária / Mirante da Lagoa)
Avenida	Jorge Montenegro de Barros	9263,25	Santa Amélia e Antares	Trecho 2 (Cidade Universitária / Mirante da Lagoa)
Rua	General Hermes	3045,12	Bom Parto	Trecho 2 (Cidade Universitária / Mirante da Lagoa)
Avenida	Orla (Av. da Paz, Av. Indl. Cícero Toledo, R. Sampaio Marques, Av. Dr. Antônio Gouveia, Av. Sílvio Carlos Viana,	17712,115	Ponta verde, Jatiúca, Pajuçara e Trapiche da Barra	Trecho 3

Logradouro	Nome	Extensão (m)	Bairro	Trecho
	Av. Álvaro Otacílio e Av. Litorânea)			
Avenida	Pontal da Barra (Av. Assis Chateaubriand, Alameda B e Rua Alípio Barbosa)	1349,048	Pontal da Barra	Trecho 3
Avenida	Deputado Humberto Mendes	1737,93	Farol	Trecho 4 (Fernandes Lima e vias de alimentação)
Avenida	Fernandes Lima e Durval de Góes Monteiro	12039,04	Gruta de Lourdes, Farol e Tabuleiro do Martins	Trecho 4 (Fernandes Lima e vias de alimentação)
Avenida	Lorival de Melo Mota	4445,6	Cidade Universitária	Trecho 4 (Fernandes Lima e vias de alimentação)
Avenida	Afrânio Lages	3771,162	Farol e Centro	Trecho 4 (Fernandes Lima e vias de alimentação)

Fonte: Elaboração própria, 2026.

4.8.1.4.1. Inventário Viário Inicial — Diagnóstico Viário (86 vias / 150 km)

O levantamento de campo cobriu 86 logradouros distribuídos em 17 regiões da cidade, totalizando aproximadamente 150 km de extensão. Cada via foi avaliada em 19 critérios agrupados em 4

dimensões: (i) condições de calçadas e travessias, (ii) segurança de trânsito, (iii) sinalização viária e (iv) dimensões das vias. A escala utilizada é: Excelente, Muito Bom, Satisfatório, Ruim e Péssimo.

Quadro 32 - Metodologia de avaliação

Dimensão	CrITÉrios Avaliados	Escala
Calçadas e Travessias	Integridade, acessibilidade (rampas, piso tátil), obstruções, largura mínima ($\geq 1,50\text{m PD}$ / $\geq 1,20\text{m NBR 9050}$), iluminação	Excelente: contínua, nivelada, acessível. Péssimo: falhas estruturais graves ou inexistência.
Segurança de Trânsito	Controle de velocidade (lombadas, radares), zonas de conflito, visibilidade, infraestrutura para modais não motorizados, histórico de sinistros	Excelente: dispositivos eletrônicos e infraestrutura completa. Péssimo: alto risco de acidentes.
Sinalização Viária	Sinalização horizontal (pintura, faixas de pedestres), sinalização vertical (placas, semáforos), indicação de direção	Excelente: sinalização completa, legível e funcional. Péssimo: ausência generalizada.
Dimensões das Vias	Largura da pista, dimensões de calçadas, faixas de circulação, espaço para modais sustentáveis, impacto no fluxo em horário de pico	Excelente: adequada para todos os modais. Péssimo: causa congestionamentos e riscos.

Fonte: CTB: Código de Trânsito Brasileiro; PNMU: Política Nacional de Mobilidade Urbana; LBI: Lei Brasileira de Inclusão; NBR 9050; WRI: World Resources Institute.

Quadro 33 - Vias de Melhor Desempenho

Via	Região	Pontos Positivos	Limitações
Av. João Davino	O	Muito Bom/Excelente na maioria dos critérios. Estacionamento ordenado nas laterais. Via ampla.	Espaço para modais sustentáveis: Satisfatório.
Av. Sen. Rui Palmeira (84.3)	L	Excelente/Muito Bom em calçadas, largura e faixas. Grande canteiro central arborizado.	Trecho 84.2: calçadas péssimas. Rota de caminhões.
Av. Fernandes Lima (89.x)	Z	Muito Bom em largura, sinalização, segurança e visibilidade. Pista tripla ida e volta.	Ciclovía ausente em alguns trechos. Obras BRT em andamento.

Via	Região	Pontos Positivos	Limitações
Av. Durval de Góes Monteiro (88.x)	Y	Satisfatório-Muito Bom. Boa largura de pistas, sinalização aceitável.	Calçadas com obstruções. Sem ciclovia.
Av. Menino Marcelo (86.x)	G	Muito Bom em largura, sinalização e modais. Via lateral paralela dos dois lados da pista.	Controle de velocidade: Péssimo — sem radares ou lombadas adequadas.
Rua José Alves Barbosa (13.3)	L	Excelente em largura, faixas e espaço para modais. Calçada muito boa e larga.	Trechos 13.1 e 13.2 com calçadas em estado ruim.
Av. Dona Constança de Góes Monteiro	O	Pista larga: 1 faixa estacionamento, 1 para carro, 1 exclusiva ônibus. Muito Bom geral.	Obstruções nas calçadas (Ruim). Sinalização de direção insuficiente.
Av. Siqueira Campos	M	Muito Bom em sinalização, modais e fluxo. Canteiro central com ciclofaixa.	Calçadas Ruim a Péssimo nas primeiras seções.
Av. Nelson Marinho de Araújo	E	Via larga com faixa de ciclovia. Muito Bom em segurança e modais. 4 faixas de rolamento.	Calçadas Satisfatório. Acessibilidade Ruim.
Av. João Davino	O	Excelente/Muito Bom na maioria dos critérios. Com estacionamento lateral.	Faixas de modais sustentáveis: Satisfatório.

Fonte: Elaboração própria, 2026.

A Métrica de avaliação para o Quadro 34: classificação-síntese da via, obtida por agregação qualitativa das avaliações dos 19 critérios do levantamento de campo (agrupados nas quatro dimensões do Quadro 32), aferidas na escala Excelente, Muito Bom, Satisfatório, Ruim e Péssimo. Classifica-se como CRÍTICO a via com predominância de avaliações Ruim e Péssimo entre os critérios, situação que indica prioridade máxima de intervenção.

Quadro 34 - Prioridades de intervenção

Via	Região	Avaliação Geral	Problema Central	Observação de Campo
Rua Walter Ananias	N	CRÍTICO	VLT degradado. Asfalto ruim a péssimo.	Via dupla cortada pelo traçado do trem. Área impactada pelo evento Braskem.
Rua Buarque de Macedo	N	CRÍTICO	Quase todos os critérios: Péssimo.	Via dupla com trecho do VLT no meio. Completamente degradada.
Rua Cleto Campelo	K	CRÍTICO	Calçadas 1+ metro acima da rua. Escadas. Sem acostamento.	Conflito de múltiplas vias no final. Nenhuma acessibilidade.
Rua José Gonzaga de Almeida (41.2)	D	CRÍTICO	Trecho extremamente estreito. Todos os critérios: Péssimo.	Impossível estacionar. Risco estrutural à circulação.
Rua Santa Luzia	H	CRÍTICO	Sem infraestrutura mínima para pedestres.	Péssimo em calçadas, acessibilidade, zonas de conflito e semáforos.
Rua Marquês de Abrantes	J	CRÍTICO	Calçadas com menos de 1m — muito ruins.	Sem possibilidade de estacionar. Acessibilidade: Péssimo.
Avenida A	I	CRÍTICO	Via próxima ao VLT em estado de abandono.	Múltiplos trechos péssimos. Canteiro com árvores pequenas. Mão dupla.
Av. Francisco de Menezes	L	CRÍTICO	Rua muito estreita. Péssimo na maioria.	Calçadas, acessibilidade, largura, sinalização e faixas críticos.
Rua Pastor Eurico Calheiros	K	CRÍTICO	Calçadas muito acima da rua, escadas, estreita.	Sem acostamento. Nenhuma acessibilidade universal.

Via	Região	Avaliação Geral	Problema Central	Observação de Campo
Av. Eng. Corintho Campelo (64.1)	A	CRÍTICO	Mão dupla com infraestrutura precária.	Péssimo: calçadas, acessibilidade, largura, faixas, modais.

Fonte: Elaboração própria, 2026.

A avaliação das 86 vias permite identificar padrões de qualidade por região geográfica. As regiões L (Litoral), O (Oeste Consolidado) e Trecho 4 (corredores Fernandes Lima/Durval de Góes) apresentam os melhores resultados, enquanto as regiões N, K, I e D concentram os piores desempenhos.

Métrica de avaliação para o Quadro 35: classificação-síntese da região/trecho, obtida por agregação das avaliações das vias que a compõem, aferidas na escala do Quadro 32 (Excelente, Muito Bom, Satisfatório, Ruim e Péssimo): BOM — predominância de avaliações Excelente e Muito Bom; SATISFATÓRIO — predominância de avaliações Satisfatório; VARIÁVEL — coexistência, na mesma região, de trechos com avaliações opostas; RUIM — predominância de avaliações Ruim; CRÍTICO — predominância de avaliações Péssimo na maior parte dos critérios.

Quadro 35 - Mapa de Qualidade das vias

Região / Trecho	Localização / Vias Referência	Qualidade Geral	Principais Gargalos
Trecho 4	Fernandes Lima e Durval de Góes (eixo central BRT)	BOM	Calçadas com trechos ruins; obras BRT em andamento afetam fluxo.
O	Av. João Davino, Alm. Álvaro Calheiros, D. Constança	BOM	Modais sustentáveis insuficientes em algumas vias.
L	Av. Sen. Rui Palmeira, Moreira e Silva, Gen. Hermes	VARIÁVEL	Trechos excelentes coexistem com trechos péssimos na mesma via.
G	Av. Menino Marcelo (BR-316 urbana)	SATISFATÓRIO	Controle de velocidade péssimo; sem radar ou lombadas efetivas.
E	Av. Nelson Marinho, Pres. Roosevelt, Muniz Falcão	SATISFATÓRIO	Ciclovias presentes, mas calçadas irregulares em vários pontos.

Região / Trecho	Localização / Vias Referência	Qualidade Geral	Principais Gargalos
M	Av. Siqueira Campos, Rua Cabo Reis, Vieira Perdigão	RUIM	Calçadas péssimas na maioria das vias. Acessibilidade ausente.
B	Av. Alice Carolina, Paulo Holanda, Tancredo Neves	RUIM	Múltiplos critérios em Péssimo. Infraestrutura inadequada.
K	Eixo Quartel / BR-104 Norte	RUIM	Calçadas muito acima da rua, escadas, sem acessibilidade universal.
C	Cidade Universitária / Acesso Sul	RUIM	Pistas estreitas, calçadas péssimas, muito comércio sem infraestrutura.
N	Norte: Ipioca, Riacho Doce, Jacintinho, Antares	CRÍTICO	Vias péssimas em quase todos os critérios. VLT degradado. Braskem.
I	Eixo VLT / Mundaú / Av. A	CRÍTICO	Vias divididas pelo trilho em estado de abandono. Todas as avaliações ruins.
D	Centro histórico e adjacências	CRÍTICO	Pavimentação em paralelepípedo deteriorada. Ruas muito estreitas.

Fonte: Elaboração própria, 2026.

Quadro 36 - Legenda das Regiões do Levantamento de Campo (novo)

Região / Trecho	Localização / Referência
Trecho 4	Corredores Av. Fernandes Lima e Av. Durval de Góes Monteiro (eixo central do BRT)
O	Av. João Davino, Alm. Álvaro Calheiros, Av. D. Constança (Oeste Consolidado)
L	Av. Sen. Rui Palmeira, Moreira e Silva, Gen. Hermes (Litoral)
G	Av. Menino Marcelo (BR-316 urbana)
E	Av. Nelson Marinho de Araújo, Pres. Roosevelt, Muniz Falcão
M	Av. Siqueira Campos, Rua Cabo Reis, Vieira Perdigão
B	Av. Alice Carolina, Paulo Holanda, Tancredo Neves
K	Eixo Quartel / BR-104 Norte

Região / Trecho	Localização / Referência
C	Cidade Universitária / Acesso Sul
N	Norte: Ipioca, Riacho Doce, Jacintinho, Antares
I	Eixo VLT / Mundaú / Av. A (via local, distinta da letra-código "A")
D	Centro histórico e adjacências
A	Av. Eng. Corintho Campelo (64.1)
H	Rua Santa Luzia
J	Rua Marquês de Abrantes

Fonte: Elaboração própria, 2026.

4.8.1.4.2. Inventário Viário adicional — Trechos Estratégicos e Matriz de Riscos (16 vias / 4 trechos / 102,36 km)

O levantamento complementar cobriu 16 vias agrupadas em 4 Trechos estratégicos, totalizando 102,36 km. A metodologia combinou coleta de dados de campo com análise de normativas (CTB, PNMU, LBI, NBR 9050) e boas práticas internacionais (WRI). Cada trecho foi avaliado em 3 dimensões: (i) calçadas e travessias, (ii) segurança de trânsito e (iii) dimensões das vias.

Tabela 28 - Trechos, vias e extensão total

Nº Trecho	Nome do Trecho	Vias que compõem o trecho	Extensão (km)	Perfil Funcional
01	ACESSO NORDESTE	AL-101 Norte; Estrada da Jacarecica; Rota do Mar; Pierre Chalita; Márcio Canuto e Josefa de Melo	40,84	Corredor estrutural de acesso regional, forte caráter rodoviário
02	LAGOA-CIDUNIVER	Marília Mendonça; BR-316 (Catolé e Serdezelo); Jorge Montenegro e Barros; General Hermes	20,45	Eixo urbano interbairros com restrições físicas por causa Braskem
03	ORLA-PONTAL	Orla; Orla Continuidade; Pontal	19,07	Corredor turístico, recreativo e paisagístico

Nº Trecho	Nome do Trecho	Vias que compõem o trecho	Extensão (km)	Perfil Funcional
04	FERNANDES –AFRÂNIO	Fernandes Lima e Durval de Góes Monteiro; Afrânio Lages; Lorival de Melo Mota; Dep. Humberto Mendes	22,00	Corredor urbano consolidado com usos mistos e alta presença de pedestres
—	TOTAL	16 vias estruturantes	102,36 km	—

Fonte: Elaboração própria, 2026.

Métrica de avaliação para o Quadro 37: classificação qualitativa atribuída a cada trecho com base no levantamento de campo, em escalas ordinais em que os extremos indicam, respectivamente, ausência ou inadequação generalizada e atendimento pleno do critério: de Muito baixa(o) a Muito alta(o) para o grau de presença do atributo; de Muito Ruim a Boa para a condição geral das calçadas; e de Muito insuficientes a Parcialmente adequadas para as travessias sinalizadas.

Quadro 37 - Calçadas e travessias por trecho

Critério	Acesso Nordeste	Lagoa–Ciduniver	Fernandes–Afrânio	Orla–Pontal
Condição das calçadas	MUITO RUIM	RUIM	VARIÁVEL	BOA
Continuidade da rede	Muito baixa	Muito baixa	Média	Média-alta
Acessibilidade universal	Muito baixa	Muito baixa	Baixa	Média
Travessias sinalizadas	Muito insuficientes	Muito insuficientes	Insuficientes	Parcialmente adequadas
Hostilidade ao pedestre	MUITO ALTA	ALTA	MÉDIA	BAIXA
Potencial para mobilidade ativa	Muito baixo	Baixo	Alto	Alto

Fonte: Elaboração própria, 2026.

O risco foi avaliado pela combinação qualitativa de três dimensões: (i) Exposição - intensidade e diversidade de usuários; (ii) Probabilidade de ocorrência - frequência de fatores de risco; (iii) Severidade potencial - consequências esperadas dos sinistros. A Métrica de avaliação para o

Quadro 38: o Nível de Risco Viário resulta da combinação qualitativa das três dimensões indicadas nas colunas anteriores — Exposição, Probabilidade de ocorrência e Severidade potencial —, aferidas na escala Média, Alta e Muito alta. Quanto maior a incidência simultânea de avaliações elevadas nas três dimensões, maior o nível de risco atribuído ao trecho (MÉDIO, ALTO ou MUITO ALTO).

Quadro 38 - Matriz de riscos viários

Trecho	Exposição	Probabilidade	Severidade Potencial	Nível de Risco Viário
Acesso Nordeste	Muito alta	Muito alta	Muito alta	MUITO ALTO
Lagoa–Ciduniver	Alta	Muito alta	Alta	MUITO ALTO
Fernandes–Afrânio	Muito alta	Média	Média	ALTO
Orla–Pontal	Alta	Média	Média	MÉDIO

Fonte: Elaboração própria, 2026.

4.8.1.4.2.1. Análise Detalhada por Trecho

1. Trecho 01 — Acesso Nordeste (40,84 km) · Risco MUITO ALTO

- ☐ Calçadas: Predomínio de condições ruins a péssimas. Buracos, rachaduras e pavimentação inadequada em quase todos os pontos. Rede de calçadas descontinuada ou impraticável ao longo de toda a AL-101 Norte e Estrada da Jacarecica.
- ☐ Acessibilidade: Predominância quase absoluta de 'Não tem acessibilidade'. Ausência sistemática de rebaixamentos e rotas contínuas. Não há sequer um trecho plenamente acessível no corredor.
- ☐ Travessias: Frequentemente ausência de faixas de pedestres e de travessias escolares. Travessias longas, sem refúgio e sem proteção adequada. Múltiplos pontos da AL-101 Norte sem faixa de pedestres.
- ☐ Controle de velocidade: Predominantemente por lombadas (ineficiente) ou totalmente ausente. Sem radares eletrônicos em nenhum trecho do corredor. Estrada da Jacarecica: sem nenhum controle.

- ☐ Diagnóstico: Trecho extremamente hostil à mobilidade a pé. Configura barreira urbana e elevado risco ao pedestre. Intervenções estruturais urgentes necessárias: reconfiguração geométrica, sinalização completa e controle efetivo de velocidade.

2. Trecho 02 — Lagoa–Ciduniver (20,45 km) · Risco MUITO ALTO

- ☐ Calçadas: Condições predominantemente inadequadas. Faixas impróprias para mobilidade ativa em toda a extensão. Descontinuidades agravadas por interdições da Braskem: trecho General Hermes interditado entre km 1 e km 2.
- ☐ Impacto Braskem: General Hermes: via interditada em função do afundamento do solo. Trecho Jorge Montenegro e Barros: buracos, cruzamentos perigosos, faixas inadequadas e ausência de semáforos em múltiplos pontos.
- ☐ Sinalização: Não contém semáforos, indicação de destino, placas de advertência e estacionamento proibido em múltiplos pontos da BR-316, Jorge Montenegro e Marília Mendonça.
- ☐ Diagnóstico: Baixa caminhabilidade e baixa segurança. Problemas físicos e operacionais acumulados. Agravado pela interdição Braskem e pela geometria limitante das vias de acesso à lagoa.

3. Trecho 03 — Orla–Pontal (19,07 km) · Risco MÉDIO

- ☐ Calçadas: Maior concentração de trechos adequados. Layout classificado como 'Bom' na maior parte da Orla. Ainda há falhas pontuais de conservação e continuidade no Pontal da Barra.
- ☐ Acessibilidade: Melhor desempenho relativo entre os 4 trechos. Ainda com registros de ausência em pontos específicos. Inconsistência entre segmentos requalificados e não requalificados.
- ☐ Travessias: Mais frequentes que nos demais trechos. Lacunas de sinalização horizontal e proteção ao pedestre no Pontal, onde predominam más condições e ausência de controle de velocidade.
- ☐ Diagnóstico: Trecho mais qualificado do sistema, porém ainda aquém de um padrão universalmente acessível e seguro. Pontal da Barra: situação crítica e destoante do restante do corredor.

4. Trecho 04 — Fernandes–Afrânio (22,00 km) · Risco ALTO

- ☐ Calçadas: Situação heterogênea: coexistem trechos amplos e bem calçados (Lorival de Melo Mota: 'ampla e bem calçada') com outros mal-conservados. Ocupação indevida das calçadas por veículos no corredor.
- ☐ Fernandes Lima e Durval: Múltiplos pontos com buracos, rachaduras, ausência de sinalização, faixas inadequadas para mobilidade ativa e carros estacionados nas calçadas.
- ☐ Av. Afrânio Lages: Problemas recorrentes: cruzamentos perigosos, fluxo ineficiente, ausência de faixas de pedestres. Trecho Dep. Humberto Mendes: em obras, sem gerenciamento de tráfego alternativo.
- ☐ Diagnóstico: Alto potencial para mobilidade ativa, mas comprometido por falta de gestão do espaço e padronização. Conflitos frequentes entre pedestres e veículos. Av. Lorival de Melo Mota com pontos excelentes e péssimos na mesma via.

O sistema viário principal de Maceió prioriza o fluxo veicular em detrimento do pedestre, criando ambientes hostis à mobilidade ativa.

Ao longo dos 255 km analisados, predominam: calçadas deterioradas e descontínuas mesmo em vias estruturais; ausência quase total de acessibilidade universal; travessias insuficientes ou inexistentes; desigualdade territorial significativa (melhores condições na Orla e Fernandes Lima). Dois dos quatro trechos estruturantes avaliados apresentam risco MUITO ALTO: o Acesso Nordeste (40,84 km) e o Lagoa–Cidade Universitária (20,45 km), correspondendo a 60 km sem condições mínimas de segurança viária.

O diagnóstico sustenta a necessidade de reorientação estrutural do desenho viário, com foco na construção de uma rede contínua, acessível e segura.

4.8.2 Portfólio de Projetos de Mobilidade – Transporte Público Coletivo (TPC)-MAC e Infraestrutura Viária

O BNDES/ENMU (fev. 2025) identificou 6 projetos estruturantes de Transporte Público Coletivo de Média e Alta Capacidade (TPC-MAC) para a Região Metropolitana de Maceió, reunindo iniciativas federais, estaduais e municipais.

4.8.2.1 Visão Geral do Portfólio TPC-MAC

Tabela 29 - Resumo dos Projetos

Cód.	Denominação	Modo	Responsável	Ext. (km)	Estações	Custo (R\$ mi)	Demanda(pax/dia)	Status
01	Ramal Ceasa	VLT	CBTU/Federal	7,0	3	167,5	7.350 (otimista)	ESTUDO
02	Corredor Metropolitano	Corredor Exclusivo	Estado AL	25,0	41	579,3	10.262	PROJETO FUNCIONAL
03	VLT Av. Fernandes Lima	VLT	Estado AL (SEINFRA)	23,4	20	Não estimado	147.533	PROJETO 2014
04	Corredor Menino Marcelo	Corredor Exclusivo	Estado AL	6,5	—	62,0	~13.000/h-pico	PROJETO
05	Corredor Jardim Petrópolis	Corredor Exclusivo	Município Maceió	2,0	—	0,6 (projeto)	—	PAC APROVADO
06	BRT Fernandes Lima	BRT	Município Maceió	14,0	23	2.000,0	604.000 (benef.)	EM OBRAS
—	TOTAIS	—	—	77,85	87+	~2.808 mi	—	—

Fonte: Elaboração própria, 2026.

4.8.2.2 Detalhamento dos Projetos TPC-MAC

Quadro 39 - Projeto 01 – Ramal Ceasa (VLT / CBTU / Federal)

Modo / Tecnologia	VLT — Veículo Leve sobre Trilhos
Responsável	CBTU — Companhia Brasileira de Trens Urbanos (esfera federal)
Extensão	7,0 km de via férrea singela
Traçado	Satuba (Parada) → Rio Largo → Estação CEASA (Maceió)
Estações / paradas	2 estações + 1 parada
Municípios abrangidos	Rio Largo, Satuba e Maceió
Custo — via permanente	R\$ 26,26 milhões (reajustado pelo IPCA)
Custo — estações e parada	R\$ 3,72 milhões
Custo — material rodante	R\$ 37,51 milhões

Custo — obra de arte especial (~100m)	R\$ 100,00 milhões
Custo total estimado	R\$ 167,49 milhões
Demanda — cenário conservador	4.725 pax/dia (45% da demanda IMTRAFF 2018)
Demanda — cenário otimista	7.350 pax/dia (70% da demanda IMTRAFF 2018)
Regime operacional (otimista)	22 viagens/dia · headway 50 min (pico) / 2h (vale) · taxa de ocupação 60%
Novo ramal inclui 3 novas estações	Satuba nova, Forene e CEASA — em 7 km com alta densidade populacional
Contexto CBTU	Trecho Bebedouro–Bom Parto interditado pelo afundamento Braskem. Novo ramal contorna o trecho afetado.
Ano do estudo	2024

Fonte: Elaboração própria, 2026.

Quadro 40 - Projeto 02 – Corredor Metropolitano (Ônibus / SETRAND / Estado AL)

Modo / Tecnologia	Corredor Seletivo Exclusivo de Ônibus
Responsável	SETRAND — Secretaria de Estado de Transporte e Desenvolvimento Urbano de Alagoas
Extensão total	25,0 km (Trecho 1: ~15,5 km · Trecho 2: ~9,5 km)
Traçado	T1: Av. Sen. Rui Palmeira (Maceió) → Viaduto do Francês (Marechal Deodoro). T2: Viaduto do Francês → acesso à Barra de São Miguel
Municípios abrangidos	Maceió, Marechal Deodoro e Barra de São Miguel
Número de abrigos / terminais	41 abrigos · 5 terminais
Ciclovía integrada	25 km
Passeios e calçadas	21 km
Obras de arte especiais	5
Custo estimado (2023)	R\$ 561,99 milhões
Custo atualizado (jun. 2024, IGP-M)	R\$ 579,26 milhões
Demanda estimada	10.262 passageiros/dia · 307.869 passageiros/mês (10% da pop. da área de influência)
Encaminhamento	Enviado ao PAC Mobilidade para Médias e Grandes Cidades (2023)
Ano do estudo	2023

Fonte: Elaboração própria, 2026.

Quadro 41 - Projeto 03 – VLT de Maceió / Av. Fernandes Lima (Estado / SEINFRA-AL)

Modo / Tecnologia	VLT — Metrô Leve
Responsável	SEINFRA/AL — Secretaria de Estado de Infraestrutura de Alagoas
Extensão	23,387 km (Terminal Central → Rio Largo e Aeroporto)
Número de estações	20 estações
Municípios abrangidos	Maceió e Rio Largo
Principais integrações	Terminal Central, Bebedouro, CEASA, Cidade Universitária, Benedito Bentes, Aeroporto
Demanda estimada (horizonte 2016)	147.533 passageiros/dia útil (demanda máxima no trecho crítico)
Custo estimado	Não estimado no estudo de 2014
Ano do estudo	2014 — Consórcio Metrô Leve Maceió (MLM)
Horizonte de implantação original	2016 (não implantado)
Situação atual	Projeto elaborado mas não implantado. Traçado coincidente com o BRT Fernandes Lima (Projeto 06).

Fonte: Elaboração própria, 2026.

Quadro 42 - Projeto 04 – Corredor Menino Marcelo (Ônibus / Estado AL)

Modo / Tecnologia	Corredor Exclusivo de Ônibus
Responsável	Governo do Estado de Alagoas
Extensão	6,462 km (trecho urbano da BR-316 em Maceió)
Municípios abrangidos	Maceió
Custo estimado	R\$ 62 milhões
Demanda estimada no trecho crítico	~13.000 passageiros na hora-pico
Escopo	Duplicação da avenida e implantação de corredor central exclusivo para ônibus na Av. Menino Marcelo
Situação atual	Projeto de engenharia elaborado sem data definida de implantação.

Nota do Levantamento de Campo	Controle de velocidade avaliado como Péssimo nos dois trechos avaliados (86.1 e 86.2). Via sem radares ou lombadas efetivas.
--------------------------------------	--

Fonte: Elaboração própria, 2026.

Quadro 43 - Projeto 05 – Corredor Jardim Petrópolis / Chã Nova (Municipal / PAC)

Modo / Tecnologia	Corredor Exclusivo de Ônibus
Responsável	Município de Maceió
Extensão	2,0 km (Av. Galba Novaes → Av. Durval de Góes Monteiro)
Objetivo	Resolver o isolamento da comunidade Chã Nova — barreira urbana crítica sem acesso adequado ao Transporte Público Coletivo (TPC)
Infraestrutura prevista	Pista dupla; 1 faixa exclusiva ônibus; ciclovia; pontos de parada; calçadas; canteiro central
Área a pavimentar	~64.000 m ²
Obras de arte especiais	2
Valor solicitado ao PAC	R\$ 20 milhões (implantação)
Valor aprovado (Novo PAC Seleções)	R\$ 618 mil (projeto de engenharia — 2023)
Situação atual	Aprovado no Novo PAC Seleções – Médias e Grandes Cidades. Projeto de engenharia em elaboração.

Fonte: Elaboração própria, 2026.

Quadro 44 - Projeto 06 – BRT Fernandes Lima (Municipal — EM OBRAS desde jul. 2024)

Modo / Tecnologia	BRT — Bus Rapid Transit
Responsável	Município de Maceió (DMTT)
Extensão total	14,0 km de faixa exclusiva
Corredor completo	Av. Lourival de Melo Mota → Av. Durval de Góes Monteiro → Av. Fernandes Lima
Divisão por trechos	T1: Terminal Eustáquio Gomes → Rotatória PF (3,2 km). T2: Rotatória PF → Av. Valentim dos Santos Diniz/Canaã (6,3 km). T3: Av. Valentim → Praça Centenário (4,6 km).
Número de estações	23 estações de parada
Terminal integrador	Terminal Eustáquio Gomes
Linhas troncais	9 linhas no eixo BRT

Linhas alimentadoras	62 linhas acessando todos os bairros de Maceió
Frota prevista (10 anos)	440 ônibus Euro-6 climatizados
Headway	5 minutos
Sistemas de tecnologia	CCO (Centro de Controle Operacional) + ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte)
Pop. a menos de 300m do eixo BRT	70.000 habitantes (7,5% de Maceió) — acesso direto sem necessidade de integração
Pop. beneficiada (troncais + alimentadoras)	604.000 habitantes (65,1% de Maceió)
Investimento total previsto	R\$ 2 bilhões
Início das obras	Julho de 2024
Horizonte de conclusão	2026
Traçado	Coincidente ao projeto do VLT de 2014 (Projeto 03). Integração futura com o Ramal Ceasa (Projeto 01).

Fonte: Elaboração própria, 2026.

4.8.2.3 Intervenções Complementares em Curso

Quadro 45 - Projetos em curso – obras e intervenções complementares

Projeto	Período	Investimento	Escopo	Status
SIMM — Sistema Integrado de Mobilidade de Maceió	2021–2031	Concessão privada	Integração temporal 1h30; 20% frota zero km; acessibilidade 100%; redução tarifária.	ATIVO
Acordo Socioambiental Braskem — Eixo Mobilidade	2022–2030	R\$ 360 milhões	33,4 km vias; 11,5 km ciclovias; 25,3 km calçadas; semaforização em 30 cruzamentos; CCO; videomonitoramento.	EM EXECUÇÃO
Via Lateral Av. Menino Marcelo	2023	N/D	1,8 km nova via lateral, 2 faixas de rolamento.	CONCLUÍDO
Geladão — Renovação de Frota	2022–23	N/D	105 novos ônibus, 97 com ar-condicionado.	CONCLUÍDO

Projeto	Período	Investimento	Escopo	Status
PlanMobi — Plano de Mobilidade Urbana de Maceió	Dez. 2024–2026	FGV (técnico)	Plano com DMTT, IPLAM, Seminfra e Semaemi. Diagnóstico técnico e metas 2030–2040.	EM ELABORAÇÃO
Pesquisa 'Sobe e Desce' — FGV	Jul. 2025	N/D	Dados em 10 linhas de ônibus. Base para reorganização de itinerários e bilhetagem.	CONCLUÍDO
PDUI-RMM — Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado	2024	UFAL/Estado AL	Sistema intermodal de Transporte Público Coletivo (TPC) na RMM. Integração física, operacional e tarifária. Ainda não aprovado pela ALAL.	EM TRAMITAÇÃO

Fonte: Elaboração própria, 2026.

4.8.2.4 Problemas Críticos e Indicadores de Sinistralidade

A Métrica de avaliação para o Quadro 46: severidade atribuída qualitativamente com base na evidência quantitativa e no impacto descritos nas colunas adjacentes: **CRÍTICO** — problema que compromete estruturalmente o funcionamento do sistema de mobilidade e exige enfrentamento imediato; **ALTO** — problema de impacto relevante e persistente, que agrava o quadro de mobilidade sem caracterizar comprometimento estrutural imediato.

Quadro 46 - Problemas críticos do sistema de mobilidade

Problema	Severidade	Evidência Quantitativa	Impacto
Sobrecarga viária pós-Braskem	CRÍTICO	6 linhas extintas; 1,6M pass/ano afetados; 60.000 deslocados. Acesso Nordeste e Lagoa-Ciduniver: risco MUITO ALTO no levantamento complementar.	Saturação da Av. Fernandes Lima e Durval de Goes Monteiro. Tempo de deslocamento multiplicado.
Alta sinistralidade	CRÍTICO	5.525 acidentes no HGE em 2024 (+1,7%). 71% das infrações são graves/gravíssimas. 40,84 km (Acesso Nordeste) sem nenhum controle de velocidade eficaz.	Custo humano, econômico e pressão sobre o sistema de saúde pública.

Problema	Severidade	Evidência Quantitativa	Impacto
RMM sem Transporte Público Coletivo (TPC)-MAC	CRÍTICO	Única entre 21 RMs no Brasil sem Transporte Público Coletivo (TPC)-MAC em funcionamento (BNDES, 2025). 6 projetos com 77,85 km projetados — nenhum em operação.	100% da demanda de alta capacidade em ônibus comuns em faixas mistas.
Infraestrutura viária degradada	CRÍTICO	255 km avaliados: 2 dos 4 trechos estruturantes com risco MUITO ALTO. Regiões N, I e D: qualidade crítica. Calçadas péssimas em 60%+ das vias avaliadas.	Exclusão da mobilidade ativa. Acidentes com pedestres. Barreiras urbanas.
Crescimento demográfico sem Transporte Público Coletivo (TPC)	ALTO	Cidade Universitária +65,2% sem novas linhas estruturantes. Antares +48%, Jacarecica +68%, São Jorge +43% crescendo sem cobertura de Transporte Público Coletivo (TPC).	Aumento da dependência do carro. Pressão crescente nos corredores.
Frota crescente x infraestrutura	ALTO	+53% de frota em 10 anos. AL: 2º maior crescimento nacional em 2024 (+6,6%). Relação: 1 veículo/2,5 hab.	Congestionamento crônico. Sem rotas alternativas viáveis.
Integração metropolitana ausente	ALTO	13 municípios da RMM sem consórcio de Transporte Público Coletivo (TPC). PDUI-RMM não aprovado pela ALAL. VLT CBTU parcialmente interditado.	Trabalhadores pagam dupla tarifa. Planejamento metropolitano fragmentado.
Acessibilidade universal inexistente	ALTO	4 trechos avaliados: 3 com acessibilidade 'Muito baixa' ou 'Baixa'. Ausência quase total de rampas e piso tátil nos 255 km avaliados.	Exclusão de PcD. Descumprimento da LBI (Lei nº 13.146/2015).

Fonte: Elaboração própria, 2026.

Tabela 30 - Acidentes atendidos – 2023 e 2024

Tipo de Ocorrência	2023	2024	Variação	Observação
Colisões	~2.480	2.524	+1,8%	Principal causa de atendimentos do HGE

Tipo de Ocorrência	2023	2024	Variação	Observação
Acidentes de Moto	~2.060	2.113	+2,6%	40% das mortes em AL; delivery amplifica risco
Atropelamentos	~450	458	+1,8%	Reflete ausência de faixas de pedestres (levantamento de campo)
Bicicleta	301	278	-7,6%	Única categoria em queda — expansão da malha ciclovária
Capotamentos	~145	152	+4,8%	Concentrados em vias sem controle de velocidade
TOTAL	5.435	5.525	+1,7%	Nível muito alto; todos evitáveis com prudência (HGE, 2025)

Fonte: Elaboração própria, 2026.

A Métrica de avaliação para o Quadro 47: nível de risco atribuído pelo cruzamento do levantamento de campo com os registros de sinistralidade (RENAEST) e dados complementares, na escala ALTO, MUITO ALTO e CRÍTICO — sendo CRÍTICO o nível atribuído às vias em que a alta sinistralidade registrada se soma a fatores agravantes de exposição e saturação identificados em campo.

Quadro 47 - Cruzamentos entre dados RENAEST

Via	Nível de Risco	Resultado do Levantamento de Campo	Dado Complementar
Av. Durval de Góes Monteiro	CRÍTICO	Avaliação satisfatória/muito bom no segmento principal (88.x) mas calçadas com obstruções. Sem ciclovia.	Maior incidência de acidentes de Maceió (RENAEST 2023). Alto conflito de modais.
Av. Fernandes Lima	CRÍTICO	Muito Bom em largura e segurança (89.x). Porém absorve todo fluxo pós-Braskem.	Principal corredor da cidade. Saturação aumenta probabilidade de sinistros.
Acesso Nordeste — AL-101 Norte	MUITO ALTO	Risco MUITO ALTO. Sem semáforos, faixas de pedestres ou travessias escolares em dezenas de pontos.	Estrada da Jacarecica: sem controle de velocidade. Múltiplos cruzamentos perigosos.

Via	Nível de Risco	Resultado do Levantamento de Campo	Dado Complementar
Lagoa–Ciduniver — Gen. Hermes / Jorge Montenegro	MUITO ALTO	Risco MUITO ALTO. Trechos interditados Braskem. Sem controle de velocidade.	Geometria limitante. Cruzamentos não disciplinados. Baixa visibilidade.
Av. Menino Marcelo (BR-316 urbana)	ALTO	Controle de velocidade: Péssimo (86.1 e 86.2). Via de alta velocidade sem radar.	Demanda estimada de ~13.000 pax/hora-pico. Alto risco de conflito veículo x pedestre.
Estrada da Jacarecica	CRÍTICO	Sem controle de velocidade. Cruzamentos perigosos. Traçado com visibilidade comprometida. Aclives 10%.	Bairro Jacarecica cresceu +68,2% (Censo 2022). Sem Transporte Público Coletivo (TPC)estruturante.

Fonte: Elaboração própria, 2026.

4.8.2.5 Crise Braskem e Mapeamento de Riscos

Tabela 31 - Impactos sobre a Mobilidade Urbana

Indicador	Dado	Fonte
Pessoas deslocadas desde 2018	~60.000 (em diferentes fases)	TST, 2025 / Ciência Hoje, 2024
Bairros evacuados / interditados	Pinheiro, Bebedouro, Mutange, Bom Parto e parte do Farol	MPF/AL
Perda demográfica (Censo 2022)	Mutange: -100%; Bebedouro: -88,8%; Pinheiro: -71,8%	IBGE Censo 2022
Estabelecimentos comerciais fechados	4.500	Relatório Colapso Maceió, 2023
Linhas de ônibus extintas	6 linhas — 1,6 milhão de passageiros/ano	<i>Connected Smart Cities</i> , 2023
VLT (CBTU) — trecho interditado	Bebedouro–Bom Parto. Ônibus emergenciais substituem.	CBTU / Braskem
Orçamento Braskem para mobilidade	R\$ 360 milhões (corrigido anualmente)	Acordo Socioambiental Braskem

Indicador	Dado	Fonte
Vias com impacto direto (levantamento)	General Hermes (km 1–2 interditados); Walter Ananias e Buarque de Macedo (VLT degradado)	Levantamento de Campo 105 km, 2024–25
Risco adicional	Contaminação do subsolo e lençol freático. Risco de atingir a Lagoa Mundaú.	UNESP / Prof. Fábio Reis, dez. 2023

Fonte: Elaboração própria, 2026.

Métrica de avaliação: classificação qualitativa do risco, atribuída com base na evidência documentada na coluna Evidência / Dado, considerando a magnitude do impacto potencial sobre o sistema de mobilidade e a probabilidade de ocorrência: **CRÍTICO** — impacto sistêmico grave com evidência de alta probabilidade; **ALTO** — impacto relevante localizado ou probabilidade significativa; **MODERADO** — impacto restrito a grupos ou funções específicas do sistema.

Quadro 48 - Mapeamento de situação de risco

Risco	Nível	Descrição	Evidência / Dado
Colapso geológico ampliado	CRÍTICO	Risco de colapso em cadeia das minas de sal-gema atingindo vias estruturantes e a Lagoa Mundaú.	Prof. Fábio Reis (UNESP): risco de crateras gigantescas e contaminação. Trecho General Hermes já interditado.
Saturação dos corredores viários	CRÍTICO	Avs. Fernandes Lima e Durval de Góes absorvem todo o fluxo pós-Braskem. Obras BRT agravam situação.	60.000 deslocados + frota +6,6%/a + levantamento confirma saturação operacional.
Alta sinistralidade em motocicletas	CRÍTICO	Motos = ~40% das mortes no trânsito em AL. Crescimento do delivery amplifica o risco.	2.113 acidentes de moto no HGE em 2024. Controle de velocidade péssimo em múltiplas vias avaliadas.
Acesso Nordeste sem infraestrutura segura	CRÍTICO	40,84 km com risco MUITO ALTO. Sem faixas de pedestres, acessibilidade ou controle de velocidade em toda a extensão.	Levantamento 105 km (2024–25). Ausência sistemática de todos os elementos de segurança viária.

Risco	Nível	Descrição	Evidência / Dado
Obras do BRT sem gestão de tráfego	ALTO	14 km de obras no principal corredor sem alternativas adequadas. Dep. Humberto Mendes em obras sem desvio.	Obras iniciadas jul. 2024. Fernandes–Afrânio: trechos em obras com fluxo ineficiente (levantamento).
Crescimento sem Transporte Público Coletivo (TPC)— Parte Alta e Norte	ALTO	Cidade Universitária (+65%), Antares (+48%), Jacarecica (+68%) crescem sem novas linhas de Transporte Público Coletivo (TPC).	Censo 2022 (IBGE). Levantamento confirma regiões N e K com infraestrutura crítica.
Alagamentos e deslizamentos	ALTO	Chuvas intensas interditam vias em bairros fragilizados pelo afundamento Braskem.	84 mm de chuva em 24h em fev. 2025 — alagamentos em áreas antes nunca afetadas.
Exclusão de populações vulneráveis	MODERADO	Moradores dos Flexais, periferias e PcD sem Transporte Público Coletivo (TPC) adequado. Acessibilidade quase inexistente.	Ilhamento reconhecido no acordo Braskem. Acessibilidade 'Muito baixa' em 2 dos 4 trechos estruturantes.
Defasagem do planejamento viário	MODERADO	PlanMobi em elaboração. O-D disponível pré-SIMM (2015). Sem dados atualizados por bairro.	FGV/PlanMobi iniciado dez. 2024. Pesquisa O-D: dados ainda não sistematizados publicamente.

Fonte: Elaboração própria, 2026.

5. Levantamento de Projetos Existentes com Ênfase em Iniciativas de Outras Esferas Governamentais

A formulação de um Plano Municipal de Mobilidade Urbana exige não apenas a identificação de demandas e diretrizes futuras, mas também a compreensão do conjunto de intervenções já previstas, em execução ou em fase de planejamento por diferentes esferas governamentais. A mobilidade urbana constitui campo de atuação compartilhado entre União, Estado e Município, cujos investimentos e programas impactam diretamente a organização da rede viária, a estrutura do transporte coletivo e a dinâmica territorial da Região Metropolitana de Maceió.

Nesse contexto, o presente capítulo tem por objetivo mapear e analisar os principais projetos com interface direta ou indireta sobre a mobilidade urbana do município, considerando sua natureza institucional, estágio de desenvolvimento, abrangência territorial e potencial de transformação estrutural. A sistematização dessas iniciativas permite identificar sinergias, sobreposições, lacunas e oportunidades de articulação estratégica, elementos fundamentais para a coerência e a efetividade do Plano.

Ao integrar essa leitura institucional ao diagnóstico técnico apresentado nos capítulos anteriores, o Plano Municipal de Mobilidade Urbana posiciona-se de forma coordenada no cenário federativo, evitando duplicidades, potencializando investimentos já previstos e orientando futuras decisões de forma alinhada às diretrizes nacionais e metropolitanas.

5.1 Listagem de Projetos

A identificação e a sistematização dos projetos de mobilidade urbana em curso ou planejados por diferentes esferas governamentais constituem etapa fundamental para o diagnóstico estratégico do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Maceió. A análise dessas iniciativas permite compreender o contexto institucional no qual o Plano será implementado, bem como identificar oportunidades de articulação, riscos de sobreposição e lacunas de intervenção.

Considerando que a mobilidade urbana é influenciada por investimentos federais, estaduais e municipais, torna-se necessário mapear as principais intervenções com potencial de impactar diretamente a estrutura viária, o sistema de transporte coletivo e a dinâmica metropolitana. Essa

leitura integrada possibilita avaliar em que medida os projetos existentes dialogam com as diretrizes do Plano e com as demandas identificadas no diagnóstico técnico.

O Quadro 49 apresenta a consolidação dos projetos identificados, organizados segundo a esfera governamental responsável, o estágio de desenvolvimento, a abrangência territorial e uma breve caracterização de seus impactos sobre a mobilidade urbana do município e da Região Metropolitana de Maceió.

Quadro 49 - Resumo dos Projetos

Projeto / Intervenção	Esfera / Órgão	Estágio	Abrangência	Comentário
Adequação da BR-316 (acesso norte)	Federal (DNIT)	Ordem de serviço assinada / início autorizado	Acesso norte da cidade	Obras de duplicação, pavimentação e adequação em 15 km descontínuos, autorizadas pelo DNIT em 26/02/2026 (Novo PAC); investimento de R\$ 217,8 milhões; prazo de 30 meses; integra o Arco Metropolitano de Maceió; impacto relevante para a reorganização do tráfego na RMM.
Corredor BRT Eustáquio Gomes – Centro / Ponta Verde ("Rapidão")	Federal / Municipal	Em fase avançada de estruturação	Eixo alta-baixa: Eustáquio Gomes, Benedito Bentes, Clima Bom e Chã da Jaqueira até Centro, Trapiche da Barra e Ponta Verde	Corredor estruturante de transporte coletivo de média e alta capacidade, com aproximadamente 14 km de faixas exclusivas ao longo das avenidas Lourival de Melo Mota, Durval de Góes Monteiro e

Projeto / Intervenção	Esfera / Órgão	Estágio	Abrangência	Comentário
				Fernandes Lima. Previsão de 9 linhas troncais, 63 alimentadoras e 23 estações; investimento estimado em cerca de R\$ 2 bilhões. Em 2025, representantes do New Development Bank (NDB) realizaram visita técnica à Prefeitura para avaliação final, etapa anterior à contratação formal do financiamento.
Duplicação da AL-101 Norte (Litoral Norte)	Estadual (SEINFRA-AL)	Em execução	Litoral Norte até Paripueira	Impacto indireto na mobilidade metropolitana e no vetor de expansão norte.
Ciclovía da Orla e Expansão da Malha Cicloviária Municipal	Municipal (SMTT (atual DMTT) / SEMINFRA)	Em expansão / ampliação contínua	Orla marítima e eixos estruturantes (Durval de Góes Monteiro, Fernandes Lima, entre outros)	Malha ampliada de aproximadamente 30 km para mais de 90 km até 2025, com incorporação de corredores estruturantes além da orla. Persistem desafios de continuidade, padronização e integração com

Projeto / Intervenção	Esfera / Órgão	Estágio	Abrangência	Comentário
				terminais e corredores de transporte coletivo.
Requalificação da Av. Fernandes Lima	Municipal	Planejado	Centro–Tabuleiro	Corredor estruturante; projeto em elaboração no âmbito do PlanMobi.
Transporte Intermunicipal — Integração RMM	Estadual (SETRAND-AL)	Em operação / em revisão	Região Metropolitana	Serviços intermunicipais com interface nos terminais de Maceió.
PAC Saneamento com impacto viário	Federal / Estadual	Em execução	Diversos bairros	Obras de saneamento com impacto temporário na circulação viária.

Projeto / Intervenção	Esfera / Órgão	Estágio	Abrangência	Comentário
Pacote de Mobilidade Urbana — Compromissos Braskem	Municipal / Braskem (Acordo de Compensação)	Parcialmente concluído	Diversos eixos urbanos (inclui ligação Durval – Menino Marcelo)	Operacional. Cinco projetos concluídos até dezembro de 2024. Investimento aproximado de R\$ 360 milhões, contemplando 33,4 km de vias, 37 km de calçadas acessíveis e ciclovias, implantação de sistema de monitoramento com câmeras, semáforos inteligentes e Centro de Controle.

Fonte: Elaboração própria, 2026, com base em consulta ao Painel de Obras do Novo PAC (painel.obras.gov.br), à Plataforma Transferegov (transferegov.plataformamaisbrasil.gov.br), a notícia do DNIT publicada em 26/02/2026 ("Ministério dos Transportes e DNIT autorizam início de duas importantes obras para Alagoas"), a informações institucionais da SEINFRA-AL, SETRAND-AL e SMTT/DMTT-Maceió, e ao Plano de Mobilidade Urbana vigente. Consultas realizadas em março de 2026, com verificação complementar em julho de 2026.

Ressalta-se que o quadro apresentado não possui caráter exaustivo. Projetos em fase preliminar de estudo, convênios em negociação ou intervenções de menor porte com impacto localizado podem não constar nesta listagem. Considerando a dinâmica de atualização dos programas e investimentos públicos, recomenda-se a revisão periódica das informações ao longo da elaboração e implementação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

5.2 Projetos Viários e de Mobilidade em Andamento ou Planejados

A partir da listagem consolidada no item anterior, esta seção aprofunda a análise dos principais projetos viários e de mobilidade urbana atualmente em andamento ou planejados nas diferentes esferas governamentais com atuação no território de Maceió e na Região Metropolitana. O objetivo é detalhar o estágio de desenvolvimento das intervenções, seu escopo técnico e seus potenciais impactos sobre a organização da rede viária, o transporte coletivo e a dinâmica metropolitana.

A distinção por esfera governamental permite compreender as responsabilidades institucionais envolvidas, bem como identificar níveis distintos de maturidade dos projetos, fontes de financiamento e interfaces entre políticas públicas. Tal abordagem é essencial para que o Plano Municipal de Mobilidade Urbana se posicione de forma estratégica, articulando-se com iniciativas existentes e orientando futuras decisões de investimento.

5.2.1 Projetos Federais

□ Corredor BRT Eustáquio Gomes – Centro / Ponta Verde ("Rapidão"):

Originalmente concebido no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento para a Copa do Mundo de 2014, o projeto federal integrado ao PAC Mobilidade Urbana prevê a implantação de um corredor de *Bus Rapid Transit* (BRT), localmente denominado "Rapidão", que estrutura o principal eixo de transporte coletivo da capital.

O projeto passou por ciclos de revisão técnica e institucional ao longo dos últimos anos, tendo evoluído para modelagem mais abrangente e estruturada. A versão atualmente em estruturação contempla um corredor central de aproximadamente 14 km ao longo das avenidas Lourival de Melo Mota, Durval de Góes Monteiro e Fernandes Lima. O corredor tem origem no futuro Terminal de Integração do BRT, no bairro do Santos Dumont, chegando até a Praça Centenário. O sistema conta com outros três Terminais de Integração, nos bairros Benedito Bentes, Cruz das Almas e Prado e conta com aproximadamente 18 km de faixas exclusivas de ônibus entre os bairros do Centro e Ponta Verde.

A modelagem operacional prevê 9 linhas estruturantes de BRT, 63 linhas alimentadoras e 23 estações ao longo do trajeto, com investimento estimado em cerca de R\$ 2 bilhões. Em maio de 2025, representantes do *New Development Bank* (NDB) realizaram visita técnica à Prefeitura de Maceió para avaliação final do projeto, etapa preparatória à formalização do financiamento internacional. Esses elementos indicam avanço significativo do projeto em relação às versões anteriormente divulgadas.

Além das iniciativas já anunciadas no âmbito do PAC, o Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (ENMU), elaborado pelo BNDES em parceria com o Ministério das Cidades, projeta para a Região Metropolitana de Maceió a implantação de aproximadamente 40 km de rede de transporte de média e alta capacidade até 2054, sendo 25 km em BRT/VLT e 15 km em corredores exclusivos de ônibus. Segundo o estudo, a consolidação dessa rede elevaria o indicador PNT (*People Near Transit*) da RMM para cerca de 30,7%, ampliando significativamente o acesso da população a sistemas estruturados de transporte coletivo. Essa referência nacional reforça o papel estratégico do corredor Eustáquio Gomes–Centro/Ponta Verde no contexto da rede projetada para o horizonte de longo prazo.

Considerando sua escala e abrangência, a efetiva implantação do corredor possui potencial de alterar significativamente a dinâmica de deslocamentos entre a parte alta e a parte baixa da cidade, exigindo compatibilização com intervenções viárias, reorganização das linhas alimentadoras e adequações no espaço urbano ao longo do eixo estruturante.

▣ Adequação da BR-316 (Acesso Norte):

Obra sob responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), a intervenção na BR-316/AL integra o conjunto de ações do Arco Metropolitano de Maceió e contempla serviços de duplicação, pavimentação e adequação de capacidade em trechos estratégicos situados entre o entroncamento com a BR-424 e o município de Pilar.

Em 26 de fevereiro de 2026, o Ministério dos Transportes e o DNIT autorizaram formalmente o início das obras, com assinatura das ordens de serviço (Novo PAC), prevendo intervenções em 15 quilômetros descontínuos entre o entroncamento da BR-424 e o Antigo Trevo da Morte, no Pilar (do km 0 ao km 2,9 e do km 251,4 ao km 263,5). O investimento previsto é de mais de R\$ 217,8 milhões, com prazo de execução de 30 meses (Fonte: DNIT, notícia publicada em 26/02/2026). A intervenção possui caráter estruturante para a Região Metropolitana, especialmente

no que se refere à reorganização dos fluxos de entrada e saída da capital pelo vetor norte.

Embora se trate de infraestrutura rodoviária federal, seus impactos incidem diretamente sobre a mobilidade urbana de Maceió, uma vez que a BR-316 constitui importante eixo de articulação intermunicipal e suporte para o transporte de passageiros e cargas. Nesse sentido, a ampliação de capacidade e a melhoria das condições operacionais demandam articulação com as estratégias municipais de transporte coletivo e ordenamento territorial, a fim de garantir coerência sistêmica entre as diferentes escalas de planejamento.

▣ PAC - Saneamento com Impacto Viário:

As obras de saneamento em execução no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), com abrangência em diversos bairros de Maceió, constituem intervenções cuja finalidade primária não é a mobilidade urbana, mas que produzem efeitos diretos e temporários sobre a circulação viária. De execução compartilhada entre as esferas federal e estadual, essas obras implicam interdições, desvios e alterações provisórias nos fluxos de tráfego nas áreas afetadas ao longo do período de implantação (BRASIL - Painel de Obras do Novo PAC, 2026; BRASIL - Transferegov.br, 2026).

Embora de caráter transitório, tais impactos exigem coordenação com os órgãos municipais de trânsito e transporte, de modo a mitigar transtornos à circulação durante a execução. Do ponto de vista estratégico, contudo, o aspecto mais relevante é o potencial de aproveitamento dessas intervenções como oportunidade de requalificação do espaço público: a abertura e a posterior recomposição do sistema viário podem ser articuladas com a melhoria das condições de calçadas, travessias e acessibilidade universal, desde que haja coordenação prévia entre a SMTT (atual DMTT), a SEMINFRA e os executores das obras de saneamento.

Nesse sentido, a integração entre a infraestrutura subterrânea e a qualificação da superfície viária representa ganho de eficiência na aplicação de recursos públicos, evitando que a recomposição do pavimento se limite à restauração da condição preexistente sem incorporar melhorias de acessibilidade e segurança para os modos

ativos. Por incidir sobre diversos bairros, recomenda-se que o Plano Municipal de Mobilidade Urbana mantenha registro atualizado dos trechos em intervenção, de forma a antecipar essas oportunidades de qualificação.

5.2.2 Projetos Municipais

▣ Requalificação da Av. Fernandes Lima:

A Avenida Fernandes Lima configura-se como um dos principais eixos estruturantes da mobilidade urbana de Maceió, concentrando elevado volume de tráfego e significativa participação do transporte coletivo. As propostas de requalificação associadas a esse corredor inserem-se no âmbito das ações municipais voltadas à melhoria das condições operacionais do sistema viário e à priorização dos modos coletivos.

As intervenções previstas compreendem adequações geométricas, reorganização do espaço viário e potencial implantação de medidas de priorização do transporte coletivo, em consonância com as diretrizes do Plano de Mobilidade. Considerando sua centralidade territorial e funcional, a requalificação da Fernandes Lima apresenta caráter estruturante, podendo influenciar diretamente os padrões de deslocamento e a eficiência do sistema como um todo.

Adicionalmente, por se tratar de corredor com forte presença de atividades comerciais e institucionais, sua requalificação demanda abordagem integrada entre mobilidade, uso do solo e gestão de tráfego, evitando que intervenções pontuais comprometam a fluidez ou gerem conflitos modais.

▣ Ciclovía da Orla e Expansão da Malha Ciclovária Municipal:

A expansão da infraestrutura ciclovária em Maceió representa iniciativa relevante de estímulo à mobilidade ativa. Dados recentes indicam que a malha ciclovária municipal foi ampliada de aproximadamente 30 km para mais de 90 km, incorporando não apenas a faixa litorânea, mas também eixos estruturantes como as avenidas Durval de Góes Monteiro e Fernandes Lima, entre outros corredores urbanos.

Esse avanço evidencia esforço institucional de consolidação de rede mais abrangente e integrada ao tecido urbano. Contudo, apesar da ampliação significativa da extensão, permanecem desafios relacionados à continuidade dos trechos, padronização da infraestrutura e integração efetiva com terminais e corredores de transporte coletivo.

A consolidação de uma rede cicloviária conectada, hierarquizada e funcional é elemento essencial para a diversificação modal e a redução da dependência do transporte motorizado individual, exigindo articulação permanente entre planejamento viário, uso do solo e políticas de mobilidade sustentável.

▣ **Pacote de Mobilidade Urbana – Compromissos Braskem:**

O denominado pacote de mobilidade urbana decorre do Termo de Acordo Socioambiental firmado em dezembro de 2020 pelo Ministério Público Federal (MPF) e pela Braskem, com a participação do Ministério Público Estadual (MPE) e adesão do Município de Maceió. Embora não configure política pública convencional, por originar-se de obrigação de compensação, e não de investimento público direto, o conjunto de intervenções possui impacto direto sobre a infraestrutura urbana de Maceió e deve ser considerado na análise estratégica da mobilidade municipal (BRASKEM, 2024).

O pacote envolve investimentos estimados em aproximadamente R\$ 360 milhões, corrigidos anualmente, e contempla a implantação e requalificação de 33,4 km de vias, cerca de 37 km de calçadas acessíveis e ciclovias, além da implantação de sistema de monitoramento com câmeras, semáforos inteligentes e Centro de Controle Operacional. As obras são planejadas pelo Município e executadas por empresas especializadas contratadas pela Braskem, sob fiscalização do poder público. Entre as intervenções, inclui-se a nova via de ligação entre a Av. Durval de Góes Monteiro e a Av. Menino Marcelo, com efeito relevante sobre a articulação entre eixos estruturantes da cidade (BRASKEM, 2024).

Até dezembro de 2024, parte dos projetos já havia sido concluída, encontrando-se o pacote em estágio parcialmente concluído e com componentes já operacionais. Por

incidir sobre diversos eixos urbanos e incorporar simultaneamente infraestrutura viária, calçadas acessíveis, ciclovias e sistemas de gestão de tráfego, o pacote apresenta interface direta com as diretrizes do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, exigindo articulação para assegurar a continuidade e a padronização das intervenções em relação à rede existente e aos demais projetos estruturantes. O Centro de Controle Operacional e o sistema de monitoramento, em particular, constituem ativos que podem ser incorporados à gestão municipal do trânsito no âmbito do Plano.

5.3 Projetos Estaduais

O Governo do Estado de Alagoas é ator central na mobilidade da Região Metropolitana de Maceió, seja pela titularidade das rodovias estaduais que estruturam os acessos à capital, seja pela regulação e operação dos serviços de transporte intermunicipal de passageiros. A análise a seguir identifica as principais iniciativas estaduais com interface direta ou indireta sobre a mobilidade urbana de Maceió.

No âmbito viário, destacam-se intervenções como a duplicação da AL-101 Norte, eixo estratégico de conexão metropolitana e suporte ao crescimento urbano no litoral norte, com impactos relevantes sobre os fluxos intermunicipais e a distribuição de tráfego no território da capital. Tais intervenções reforçam o papel estruturante da malha rodoviária estadual na dinâmica de deslocamentos regionais.

No campo do transporte coletivo, a atuação estadual se dá por meio da regulação do sistema intermunicipal, sob responsabilidade da SETRAND-AL, cuja operação mantém interface constante com os terminais e corredores urbanos de Maceió. A ausência de integração tarifária plena entre os sistemas municipal e intermunicipal permanece como desafio para a consolidação de uma rede metropolitana integrada.

As intervenções decorrentes dos compromissos de compensação socioambiental da Braskem, embora com forte impacto sobre a infraestrutura viária municipal, são analisadas no item 5.2.2 (Projetos Municipais), em razão de sua natureza e titularidade, não sendo, portanto, detalhadas nesta seção.

5.3.1 Infraestrutura Viária Estadual

▣ Duplicação da AL-101 Norte:

A duplicação da AL-101 Norte constitui uma das principais intervenções estaduais com potencial de impactar diretamente a mobilidade da Região Metropolitana de Maceió. A rodovia desempenha papel estruturante na conexão entre a capital e os municípios do litoral norte, além de servir como eixo de suporte à expansão urbana e ao desenvolvimento econômico regional.

O projeto de duplicação visa ampliar a capacidade operacional da via, melhorar as condições de segurança viária e reduzir conflitos de tráfego em trechos sujeitos a saturação em horários de pico e períodos de alta sazonalidade. Registros visuais recentes indicam a existência de intervenções físicas em segmentos específicos da rodovia, sugerindo progressão da execução. No entanto, não foi localizada, até a data de elaboração deste documento, publicação oficial da SEINFRA-AL confirmando formalmente o estágio atual das obras, cronograma ou valores contratados, razão pela qual a informação deve ser tratada com cautela até que haja confirmação institucional.

Do ponto de vista da mobilidade urbana de Maceió, a intervenção possui relevância estratégica, uma vez que influencia os fluxos intermunicipais que acessam a capital pelo vetor norte. A ampliação da capacidade viária pode contribuir para a melhoria das condições de circulação, mas também reforça a necessidade de articulação com o planejamento municipal, especialmente no que se refere à integração com o transporte coletivo e ao controle do uso do solo no entorno do eixo rodoviário.

5.3.2 Transporte Intermunicipal e Interligação Metropolitana

▣ Transporte Intermunicipal – Integração RMM:

O sistema de transporte intermunicipal de passageiros, regulado pelo Governo do Estado por meio da SETRAND-AL, constitui elemento fundamental na articulação da

Região Metropolitana de Maceió (RMM). Em operação e atualmente em revisão, o serviço atende aos deslocamentos entre a capital e os municípios vizinhos, desempenhando papel relevante na conexão entre áreas residenciais periféricas, polos de emprego e serviços urbanos concentrados em Maceió (SETRAND-AL, 2026).

A operação do sistema mantém interface direta com os principais corredores e terminais urbanos da capital, o que exige coordenação institucional entre os entes estadual e municipal. Apesar de sua importância estrutural, ainda não há integração tarifária plena entre o sistema intermunicipal e o transporte coletivo municipal, o que representa barreira à consolidação de uma rede metropolitana integrada e obriga os passageiros a arcar com tarifas duplas em deslocamentos que poderiam ser realizados de forma integrada.

O estágio atual de revisão do serviço abre oportunidade para o alinhamento de suas diretrizes operacionais às do Plano Municipal de Mobilidade Urbana. A atuação estadual na regulação e fiscalização do serviço, bem como sua articulação com as diretrizes do Plano, são aspectos centrais para o fortalecimento da governança metropolitana e para a melhoria da eficiência do sistema como um todo, especialmente no que se refere à integração física e tarifária nos terminais de Maceió.

5.4 Sinergias e Sobreposições

A análise cruzada dos projetos identificados revela tanto oportunidades de sinergia quanto riscos de sobreposição e incoerência entre intervenções promovidas por diferentes esferas governamentais. A identificação dessas relações é essencial para que o Plano Municipal de Mobilidade Urbana possa se posicionar estrategicamente, potencializando complementaridades, promovendo integração institucional e evitando desperdício de recursos públicos.

A coexistência de investimentos federais, estaduais e municipais em eixos estruturantes da cidade exige coordenação permanente, de modo a assegurar que as intervenções atuem de forma sistêmica e não fragmentada, fortalecendo a eficiência da rede como um todo.

5.4.1 Oportunidades de Sinergia

As principais oportunidades de sinergia entre projetos de diferentes esferas concentram-se nos corredores estruturantes da cidade, onde intervenções de âmbito federal, estadual e municipal podem se reforçar mutuamente:

- ▣ O corredor norte (Av. Fernandes Lima / BR-316 / AL-101 Norte) concentra projetos das três esferas governamentais, com potencial de intervenção integrada que articule a requalificação viária municipal à melhoria dos acessos rodoviários federal e estadual. Caso haja alinhamento institucional, esse eixo pode consolidar-se como principal vetor estruturante da mobilidade metropolitana, combinando ampliação de capacidade, qualificação urbana e reorganização do transporte coletivo.
- ▣ A consolidação do corredor BRT Eustáquio Gomes–Centro/Ponta Verde depende diretamente da reorganização da rede tronco-alimentada municipal e da adequação dos terminais e pontos de conexão já existentes na malha de transporte coletivo, incluindo os terminais que atendem hoje a região da Serraria e o vetor norte da cidade. A integração operacional entre o novo eixo estruturante e a rede de alimentação vigente é condição necessária para maximizar os ganhos de eficiência do sistema.
- ▣ As obras de saneamento com impacto viário (PAC Saneamento) podem ser aproveitadas como oportunidade para requalificação do espaço público, incluindo melhoria das condições de calçadas, travessias e acessibilidade universal, desde que coordenadas com a SMTT (atual DMTT) e a SEMINFRA. A integração entre infraestrutura subterrânea e qualificação da superfície viária representa ganho de eficiência na aplicação de recursos públicos.

5.4.2 Sobreposições e Riscos de Incoerência

Foram identificadas situações que merecem atenção quanto à possível sobreposição ou conflito entre projetos:

- ▣ A expansão viária prevista nos vetores norte e sul da cidade, ao ampliar a capacidade para o transporte motorizado individual, pode comprometer a demanda dos corredores

de transporte coletivo planejados, caso não haja coordenação entre as políticas viária e de transporte.

- ▣ A ausência de integração tarifária entre os sistemas municipal e intermunicipal representa uma sobreposição operacional: passageiros são obrigados a pagar tarifas duplas em deslocamentos que poderiam ser realizados de forma integrada, reduzindo a eficiência do sistema como um todo.
- ▣ Projetos de ciclovias e calçadas de diferentes programas podem resultar em descontinuidades na rede, caso não sejam planejados de forma integrada, comprometendo a efetividade da infraestrutura implantada.
- ▣ Recomenda-se a elaboração de uma matriz de projetos versus corredores/eixos viários, com classificação das interações como complementares, redundantes, conflitantes ou neutras. Esse instrumento pode orientar a priorização de intervenções no âmbito do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, fortalecendo a governança integrada e a coerência estratégica entre os investimentos identificados.

5.5 Lacunas Não Atendidas pelos Projetos Existentes

A análise dos projetos identificados, cruzada com o diagnóstico da mobilidade urbana de Maceió apresentado nos capítulos anteriores, permite evidenciar um conjunto de demandas que permanecem sem resposta adequada nas iniciativas atualmente previstas por qualquer esfera governamental. Essas lacunas constituem o principal insumo para a definição das prioridades de intervenção do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

5.5.1 Lacunas de Infraestrutura

- ▣ Ausência de projetos de mobilidade ativa (pedestres e ciclistas) nas regiões periféricas da cidade, onde a dependência do transporte coletivo é maior e os níveis de renda são mais baixos. A concentração da infraestrutura cicloviária e de qualificação de calçadas na faixa litorânea evidencia desequilíbrio territorial na oferta de condições seguras para deslocamentos não motorizados.
- ▣ Déficit de infraestrutura de acessibilidade universal em calçadas, travessias e pontos de parada do transporte coletivo, especialmente nas regiões administrativas de menor centralidade. A ausência de continuidade dos percursos acessíveis compromete a autonomia de pessoas com deficiência, idosos e indivíduos com mobilidade reduzida.

- ▣ Falta de projetos estruturados para os corredores de transporte coletivo das regiões sul e oeste da cidade, que concentram importantes polos geradores de viagens identificados no Capítulo 5, mas não são contemplados de forma prioritária pelos projetos federais ou estaduais levantados. Essa lacuna pode acentuar desigualdades territoriais na oferta de infraestrutura qualificada.
- ▣ Desequilíbrio modal associado ao crescimento da frota motorizada individual. Dados recentes indicam que Maceió possuía, em 2024, aproximadamente 213.836 automóveis e 105.012 motocicletas (IBGE, 2024), tendo registrado o maior crescimento proporcional de frota entre as capitais do Nordeste nos últimos dez anos (44%). Paralelamente, o uso do transporte coletivo por ônibus apresentou queda nacional de 25,8% entre 2019 e 2024 (NTU, 2023-2024). Esse cenário evidencia tendência de reforço ao transporte individual motorizado e ausência de políticas estruturadas de priorização do transporte coletivo capazes de reequilibrar a divisão modal no município.
- ▣ Ausência de abordagem estruturada de segurança viária integrada às intervenções de mobilidade. Dados recentes indicam que, em 2023, Maceió registrou 5.435 acidentes de trânsito, com maior incidência nos corredores das avenidas Fernandes Lima, Durval de Góes Monteiro e Menino Marcelo, que coincidem com eixos estruturantes do sistema viário e do BRT. Observa-se lacuna na incorporação explícita dos princípios de Sistemas Seguros, conforme diretrizes do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNAtrans), especialmente no que se refere à hierarquização viária, moderação de tráfego e proteção de usuários vulneráveis.

5.5.2 Lacunas de Governança e Integração

- ▣ Inexistência de mecanismo formal de integração tarifária e operacional entre o transporte coletivo municipal e os serviços intermunicipais que atendem a Região Metropolitana de Maceió.
- ▣ Embora a Região Metropolitana de Maceió esteja formalmente instituída por meio da Lei Complementar Estadual nº 50/2019, que estabelece a estrutura de governança metropolitana, não se identificou, no âmbito das iniciativas analisadas neste capítulo, evidência de coordenação sistemática e estruturada especificamente voltada à integração das políticas de mobilidade urbana entre os entes federativos. Tal cenário indica a necessidade de fortalecimento da articulação institucional para assegurar coerência entre investimentos estaduais e municipais no sistema de mobilidade regional.

- Falta de articulação entre o planejamento de uso e ocupação do solo (Plano Diretor) e os projetos de mobilidade em elaboração, especialmente no que se refere ao controle de polos geradores de viagens e ao adensamento construtivo nos corredores de transporte.
- Pressões fiscais decorrentes de políticas de mobilidade social e ausência de modelagem integrada de compensação financeira. O município dispõe de iniciativas como o Domingo é Livre (aproximadamente 840 mil embarques gratuitos no primeiro quadrimestre de 2025) e o Passe Livre Estudantil (58.836 cartões ativos em 2024), que ampliam o acesso ao transporte coletivo e evidenciam elevada sensibilidade tarifária da população (DMTT/Prefeitura de Maceió, 2025). Contudo, a expansão de gratuidades e benefícios exige mecanismos estruturados de compensação financeira e coordenação interinstitucional, especialmente na ausência de integração metropolitana formal, sob risco de comprometer o equilíbrio econômico-financeiro do sistema.

5.5.3 Lacunas por Grupos Populacionais

- Usuários cativos do transporte coletivo (sem acesso a veículo motorizado individual): os projetos existentes não apresentam metas claras de melhoria de frequência, conforto e confiabilidade dos serviços de ônibus, que constituem o único modo disponível para grande parte da população.
- Trabalhadores em horários atípicos (madrugada e fins de semana): a oferta de transporte coletivo nesses períodos é sistematicamente subatendida, sem projetos específicos identificados para sua melhoria.
- Pessoas com deficiência e mobilidade reduzida: as iniciativas de acessibilidade são fragmentadas e insuficientes, sem um programa abrangente e integrado que garanta a continuidade dos percursos acessíveis.

Considerando as projeções do Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (ENMU), elaborado pelo BNDES em parceria com o Ministério das Cidades, que indicam a necessidade de implantação de aproximadamente 40 km de rede de transporte de média e alta capacidade na Região Metropolitana de Maceió até 2054 (sendo 25 km em BRT/VLT e 15 km em corredores exclusivos de ônibus), observa-se que os projetos atualmente em implantação ou planejamento não contemplam integralmente a malha estruturante projetada no horizonte de longo prazo. Segundo o estudo, a consolidação dessa rede elevaria o indicador PNT (People Near Transit) da RMM para cerca de 30,7%. A defasagem entre a visão estratégica nacional e a materialização efetiva das intervenções

no território metropolitano reforça a necessidade de priorização, coordenação institucional e alinhamento entre as diferentes esferas governamentais no âmbito do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Recomenda-se que as lacunas identificadas nesta subseção sejam desdobradas, nas etapas subsequentes do Plano, em metas quantificáveis, indicadores de desempenho e definição de responsabilidades institucionais. Exemplificativamente, podem ser estabelecidos: (i) metas de aumento da frequência e confiabilidade operacional do transporte coletivo; (ii) ampliação do percentual de pontos de parada com acessibilidade universal; (iii) redução anual de acidentes nos corredores estruturantes; (iv) metas de cobertura territorial da rede cicloviária em regiões periféricas; e (v) indicadores de integração tarifária metropolitana com prazos definidos para implementação. Tal abordagem permitirá alinhar o Plano às diretrizes da Lei Federal nº 12.587/2012, especialmente quanto ao monitoramento, avaliação e revisão periódica das políticas de mobilidade urbana.

6. 1ª Consulta Pública do PlanMobi

A **1ª Consulta Pública do PlanMobi** teve caráter eminentemente diagnóstico, voltada à **captação de problemas**, percepções e demandas da população sobre a mobilidade urbana de Maceió, subsidiando a etapa de Diagnóstico do Plano. A etapa de gestão, organização e registros pormenorizados do evento incluindo metodologia de convocação, listas de presença e memórias de discussão será tratada com o detalhamento devido no relatório específico de Consulta Pública, não sendo objeto desta seção.

A **consulta combinou dois formatos** complementares de coleta: um **formulário online**, que recebeu **278 respondentes e 4.974 respostas** completas distribuídas em dez temas, e uma **etapa presencial**, organizada em oficinas temáticas que reuniram 52 participantes e 1.092 contribuições registradas, estruturadas em torno de um tema central comum: **Transporte Público, Integração e Qualidade dos Serviços**, cruzado com três temas específicos: **Infraestrutura Viária e Espaço Público, Acessibilidade e Inclusão, e Mobilidade Ativa e Ciclovias**.

A metodologia partiu da consolidação de todas as manifestações registradas, preservando o texto original e o tema ao qual cada contribuição estava vinculada, organizadas em torno dos quatro eixos temáticos trabalhados na consulta: **Transporte Público, Integração e Qualidade dos Serviços (TP); Infraestrutura Viária e Espaço Público (IV); Acessibilidade e Inclusão (AI); e Mobilidade Ativa e Ciclovias (MA)**. A partir da leitura analítica dessas manifestações, foram identificadas contribuições com equivalência temática, ainda que expressas com palavras diferentes, que foram agrupadas e sintetizadas em problemas representativos, de forma a evitar repetições e preservar o sentido das manifestações originais.

Cada problema sintetizado foi então codificado conforme sua frequência de ocorrência em cada um dos quatro eixos, segundo a estrutura **TPx-IVx-AIx-MAx** (em que x indica o número de contribuições registradas naquele tema para aquele problema). Esse sistema de codificação permite não apenas quantificar a recorrência de cada questão, mas também identificar sua transversalidade, ou seja, se um problema se manifesta de forma concentrada em um único eixo temático ou se atravessa múltiplas dimensões da mobilidade urbana.

O processo resultou em 136 ocorrências consolidadas em 25 problemas sintetizados:

- 1) Falta de acessibilidade e inclusão para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida (rampas, sinalização, espaços públicos) — 20 ocorrências.
- 2) Precariedade das calçadas (irregularidades, desnivelamento, falta de padronização e de manutenção) — 14 ocorrências.
- 3) Fragmentação e baixa conectividade da infraestrutura cicloviária (rede e condições físicas de ciclovias e ciclofaixas) — 10 ocorrências.
- 4) Inacessibilidade dos veículos e pontos de ônibus, com equipamentos de embarque inexistentes ou fora de operação (elevadores, catracas, abrigos) — 9 ocorrências.
- 5) Ausência de capacitação humanizada e de cultura de paz no trânsito entre motoristas, cobradores, pedestres e ciclistas — 8 ocorrências.
- 6) Falta de participação social, transparência e comunicação nas decisões de mobilidade (audiências, ouvidoria, orçamento) — 8 ocorrências.
- 7) Deficiência de pavimentação e manutenção viária (buracos, sinalização horizontal, drenagem, recomposição) — 8 ocorrências.
- 8) Fragilidade na gestão e no ordenamento do espaço público (integração entre órgãos, concessionárias, situação de rua) — 8 ocorrências.
- 9) Ausência de gestão, política pública e ações educativas estruturadas para a mobilidade ativa (investimentos pulverizados, normatização incompleta) — 7 ocorrências.
- 10) Deficiência na qualidade e na manutenção da frota (conservação, limpeza, ruído, conforto) — 5 ocorrências.
- 11) Insegurança pública e viária em ciclovias e espaços públicos (assaltos, conflitos, fiscalização deficiente) — 5 ocorrências.
- 12) Baixa conectividade entre origem e destino, baixa cobertura de bairros periféricos e tempo excessivo de deslocamento — 4 ocorrências.
- 13) Carência de infraestrutura qualificada para pedestres (interseções, faixas, arborização, continuidade) — 4 ocorrências.
- 14) Ausência de estrutura de apoio ao ciclismo (bicicletários, paraciclos, bicicletas compartilhadas, vestiários) — 4 ocorrências.
- 15) Sobreposição de linhas e ausência de um modelo tronco-alimentador que hierarquize os serviços de transporte público — 3 ocorrências.
- 16) Irregularidade de pontualidade, regularidade e frequência das linhas de transporte público — 3 ocorrências.

- 17) Priorização do transporte motorizado em detrimento da mobilidade ativa — 3 ocorrências.
- 18) Falta de integração entre planos (PlanMobi, Plano Diretor, PDUI e planos setoriais) — 2 ocorrências.
- 19) Falta de integração entre modais e articulação com instâncias metropolitanas — 2 ocorrências.
- 20) Falta de critério técnico de priorização dos investimentos em infraestrutura viária para o transporte público — 2 ocorrências.
- 21) Descontinuidade na avaliação de modais alternativos, hoje desativados ou nunca implantados (ferroviário, fluvial) — 2 ocorrências.
- 22) Falta de informação em tempo real e desconexão entre aplicativos e operação real — 2 ocorrências.
- 23) Ausência de planejamento de longo prazo, estruturado e sustentável — 1 ocorrência.
- 24) Planejamento considerando impactos territoriais e municípios vizinhos (caso Braskem) — 1 ocorrência.
- 25) Atraso na modernização e na descarbonização da frota, com baixa presença de veículos elétricos ou menos poluentes — 1 ocorrência.

Os 25 problemas sintetizados nesta matriz constituem o insumo de base do eixo de escuta social para o Relatório de Estudos e Proposições. Nele, esses 25 problemas foram consolidados com outros 12 problemas identificados por fontes complementares — 8 problemas técnicos apontados na avaliação de Diagnóstico e Prognóstico e 4 problemas relativos a itens de presença obrigatória do Art. 24 da Lei nº 12.587/2012 (PNMU), totalizando 37 problemas na base a partir da qual foram formuladas as diretrizes de solução, acompanhadas das respectivas propostas e iniciativas práticas voltadas à sua superação.

Na próxima seção será apresentada a síntese diagnóstica de Maceió, a partir do que foi constatado pela população e pela equipe técnica.

7. Síntese do Diagnóstico

O conjunto de análises técnicas desenvolvidas ao longo do diagnóstico — caracterização territorial e socioeconômica de Maceió, inventário da infraestrutura viária e cicloviária, avaliação do sistema de transporte público coletivo, pesquisas de origem e destino, contagens volumétricas e levantamentos de acessibilidade — converge com o que a população indicou diretamente durante a 1ª Consulta Pública do PlanMobi, como foi apresentado na seção anterior. As manifestações recebidas foram consolidadas, agrupadas por equivalência temática e codificadas em quatro eixos: Transporte Público, Integração e Qualidade dos Serviços (TP); Infraestrutura Viária e Espaço Público (IV); Acessibilidade e Inclusão (AI); e Mobilidade Ativa e Ciclovias (MA). Desse processo resultaram 25 problemas sintetizados a partir da escuta social, totalizando 136 ocorrências, que funcionam como contraponto qualitativo aos dados técnicos apresentados nos capítulos anteriores.

Complementarmente, a avaliação técnica de Diagnóstico e Prognóstico e a verificação de aderência aos itens de presença obrigatória do Art. 24 da Lei nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana) identificaram mais 12 problemas, não captados diretamente pela consulta popular, mas evidenciados pela análise técnica ou por lacunas normativas. Somados aos 25 problemas da 1ª Consulta Pública, esses 12 problemas compõem a matriz-base de 37 problemas que estrutura o Relatório de Estudos e Proposições, listados a seguir por origem.

7.1 Problemas originários da 1ª Consulta Pública (25)

1. Falta de acessibilidade e inclusão para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida (rampas, sinalização, espaços públicos)
2. Precariedade das calçadas (irregularidades, desnivelamento, falta de padronização e de manutenção)
3. Fragmentação e baixa conectividade da infraestrutura cicloviária (rede e condições físicas de ciclovias e ciclofaixas)
4. Inacessibilidade dos veículos e pontos de ônibus, com equipamentos de embarque inexistentes ou fora de operação (elevadores, catracas, abrigos)
5. Ausência de capacitação humanizada e de cultura de paz no trânsito entre motoristas, cobradores, pedestres e ciclistas
6. Falta de participação social, transparência e comunicação nas decisões de mobilidade (audiências, ouvidoria, orçamento)

7. Deficiência de pavimentação e manutenção viária (buracos, sinalização horizontal, drenagem, recomposição)
8. Fragilidade na gestão e no ordenamento do espaço público (integração entre órgãos, concessionárias, situação de rua)
9. Ausência de gestão, política pública e ações educativas estruturadas para a mobilidade ativa (investimentos pulverizados, normatização incompleta)
10. Deficiência na qualidade e na manutenção da frota (conservação, limpeza, ruído, conforto)
11. Insegurança pública e viária em ciclovias e espaços públicos (assaltos, conflitos, fiscalização deficiente)
12. Baixa conectividade entre origem e destino, baixa cobertura de bairros periféricos e tempo excessivo de deslocamento
13. Carência de infraestrutura qualificada para pedestres (interseções, faixas, arborização, continuidade)
14. Ausência de estrutura de apoio ao ciclismo (bicicletários, paraciclos, bicicletas compartilhadas, vestiários)
15. Sobreposição de linhas e ausência de um modelo tronco-alimentador que hierarquize os serviços de transporte público
16. Irregularidade de pontualidade, regularidade e frequência das linhas de transporte público
17. Priorização do transporte motorizado em detrimento da mobilidade ativa
18. Falta de integração entre planos (PlanMobi, Plano Diretor, PDUI e planos setoriais)
19. Falta de integração entre modais e articulação com instâncias metropolitanas
20. Falta de critério técnico de priorização dos investimentos em infraestrutura viária para o transporte público
21. Descontinuidade na avaliação de modais alternativos, hoje desativados ou nunca implantados (ferroviário, fluvial)
22. Falta de informação em tempo real e desconexão entre aplicativos e operação real
23. Ausência de planejamento de longo prazo, estruturado e sustentável
24. Planejamento considerando impactos territoriais e municípios vizinhos (caso Braskem)
25. Atraso na modernização e na descarbonização da frota, com baixa presença de veículos elétricos ou menos poluentes

7.2 Problemas identificados na avaliação técnica de Diagnóstico e Prognóstico (8)

1. Baixa conectividade viária na malha viária estruturante do território municipal
2. Pouca conexão viária entre bairros e territórios no município
3. Ausência de planejamento de logística de cargas a nível municipal
4. Insegurança nos pontos, terminais, acessos e veículos
5. Dificuldade de atendimento a áreas de baixa densidade ou expansão urbana
6. Baixa atratividade do transporte público frente ao transporte individual (crescimento do uso da motocicleta como substituto)
7. Baixa resiliência a eventos climáticos, alagamentos e interrupções
8. Planejamento para sazonalidade turística e grandes eventos

7.3 Problemas identificados por lacunas do Art. 24 da PNMU (4)

1. Ausência de diagnóstico e padrão de qualidade e segurança no transporte escolar municipal
2. Conflitos de tráfego de passagem com rodovias e ferrovias que cruzam a malha urbana
3. Ausência de política e infraestrutura de estacionamento nas áreas de maior atração de viagens
4. Descontinuidades viárias e barreiras de transposição — naturais ou artificiais — entre bairros e regiões

A distribuição das 136 ocorrências por eixo temático — restrita aos 25 problemas oriundos da 1ª Consulta Pública, único instrumento codificado nessa estrutura — confirma o transporte público coletivo como a dimensão mais criticada da mobilidade municipal, concentrando 50 das 136 manifestações, resultado coerente com os indicadores técnicos já apresentados, como a extinção de seis linhas de ônibus e VLT decorrente da mineração de sal-gema e a saturação dos corredores remanescentes. A infraestrutura viária e o espaço público (30 ocorrências) e a mobilidade ativa e cicloviária (30 ocorrências) aparecem em seguida, ambas em volume idêntico, seguidas pela acessibilidade e inclusão (26 ocorrências), o eixo menos recorrente de toda a consulta.

A convergência entre os dados técnicos e as manifestações da consulta pública reforça a verossimilhança do diagnóstico. Onde o levantamento técnico identificou calçadas inacessíveis em mais de 60% das vias avaliadas, a consulta pública reproduziu essa mesma urgência sob a forma

de manifestação cidadã, tornando as calçadas o problema mais transversal entre os quatro eixos temáticos, presente simultaneamente em infraestrutura viária, acessibilidade e mobilidade ativa. De modo semelhante, a expansão da malha cicloviária de 30 para 90 km, embora tenha produzido redução mensurável de acidentes com ciclistas, não eliminou as queixas sobre conectividade e continuidade da rede, que seguem entre os problemas mais citados pela população.

Os 12 problemas complementares, por sua vez, cobrem lacunas que a escuta social não capta por natureza — questões estruturais de conectividade viária regional, planejamento logístico, resiliência climática e sazonalidade turística, identificadas apenas pelo olhar técnico do Diagnóstico e Prognóstico — e exigências legais do Art. 24 da PNMU sobre transporte escolar, conflitos com rodovias e ferrovias, estacionamento e descontinuidades viárias, que não têm correspondência direta nem na consulta popular nem no levantamento técnico anterior, configurando lacunas reais de cobertura em ambas as fontes.

A concentração de críticas no transporte público coletivo — pontualidade, qualidade da frota, acessibilidade em veículos e paradas, e sobretudo participação social e transparência na gestão do sistema — indica que a fragilidade operacional identificada tecnicamente é também percebida e priorizada pelos usuários no cotidiano. Já a alta incidência de manifestações sobre acessibilidade e inclusão, tema historicamente menos presente em diagnósticos de mobilidade, sinaliza uma demanda social amadurecida que o PlanMobi precisa incorporar como eixo estruturante, e não como tópico complementar.

O diagnóstico neste relatório descreve o estado presente da mobilidade em Maceió: um sistema de transporte público fragilizado e ainda em processo de reorganização pós-desastre socioambiental, uma infraestrutura viária e de calçadas historicamente subinvestida, uma malha cicloviária em expansão mas ainda incompleta, e uma demanda por acessibilidade e inclusão que a cidade não acompanhou no mesmo ritmo de seu crescimento — a que se somam lacunas estruturais de conectividade regional, logística e resiliência apontadas pela avaliação técnica, e exigências legais da PNMU ainda não endereçadas. Esses 37 achados, sustentados pelos dados técnicos, pela codificação das 136 manifestações da 1ª Consulta Pública e pela verificação de aderência normativa, compõem o retrato atual sobre o qual as projeções do PlanMobi devem se apoiar.

É esse retrato que orienta o relatório seguinte. O Prognóstico projeta o comportamento do sistema de mobilidade para o horizonte 2026–2035 a partir das tendências identificadas no diagnóstico,

crescimento populacional e da frota veicular, evolução da renda, e as intervenções já em curso, como o BRT Centro–Benedito Bentes e os recursos do Acordo Socioambiental com a Braskem. Os 37 problemas aqui sintetizados — os 25 originários da 1ª Consulta Pública somados aos 12 identificados pela avaliação técnica e pela verificação de aderência à PNMU — não se resolvem por si mesmos com o tempo: eles definem os riscos e as janelas de oportunidade que o prognóstico buscará dimensionar, e que as diretrizes e proposições do Relatório de Estudos e Proposições deverão endereçar de forma prioritária.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Dados do transporte hidroviário e portuário**. Brasília, DF: ANTAQ, 2026. Disponível em: <https://www.gov.br/antag>. Acesso em: ago. 2026.

ALAGOAS. Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado de Alagoas. **Base de dados de regulação do transporte intermunicipal**. Maceió: ARSAL, 2022.

ALAGOAS. Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado de Alagoas. **Base de dados de regulação do transporte intermunicipal**. Maceió: ARSAL, 2026b.

ALAGOAS. Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado de Alagoas. **Resolução ARSAL nº 228, de 5 de novembro de 2025**. Maceió: ARSAL, 2025a.

ALAGOAS. Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado de Alagoas. **Resolução ARSAL nº 229, de 5 de novembro de 2025**. Maceió: ARSAL, 2025b.

ALAGOAS. Governo do Estado. **Alagoas em Dados e Informações**. Maceió: Governo de Alagoas, 2026a. Disponível em: <https://dados.al.gov.br>. Acesso em: ago. 2026.

ALAGOAS. Governo do Estado. Portal de Dados Abertos. **Recursos hídricos de Alagoas**. Maceió: Governo de Alagoas, 2026e. Disponível em: <https://dados.al.gov.br/catalogo/dataset/recursos-hidricos-de-alagoas>. Acesso em: 7 jul. 2026.

ALAGOAS. Governo do Estado. Portal de Dados Abertos. **Terminais de ônibus de Alagoas**. Maceió: Governo de Alagoas, 2026g. Disponível em: <https://dados.al.gov.br/catalogo/dataset/terminais-de-onibus-de-alagoas>. Acesso em: 12 mar. 2026.

ALAGOAS. Governo do Estado. Região Metropolitana de Maceió (RMM): sobre a RMM. Maceió: Governo de Alagoas, 2026f. Disponível em: <https://regiaometropolitana.al.gov.br/sobre-a-rmm/>. Acesso em: ago. 2026.

ALAGOAS. Secretaria de Estado da Infraestrutura. **Informações institucionais sobre a duplicação da AL-101 Norte**. Maceió: SEINFRA-AL, 2026c.

ALAGOAS. Secretaria de Estado do Transporte e Desenvolvimento Urbano. **Informações institucionais sobre o transporte intermunicipal de passageiros da Região Metropolitana de Maceió**. Maceió: SETRAND, 2026d.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE COMÉRCIO ELETRÔNICO. **Dados do setor de comércio eletrônico**. [s. l.]: ABComm, 2024.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050**: acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. 4. ed. Rio de Janeiro: ABNT, 2020.

BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL. **Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (ENMU)**. Rio de Janeiro: BNDES, 2025.

BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL; MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (ENMU)**. Rio de Janeiro: BNDES; Brasília, DF: Ministério das Cidades, 2026. Disponível em: <https://mobilidadebrasil.bndes.gov.br>. Acesso em: jul. 2026.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. BHTrans. **Carga urbana**: áreas de carga e descarga e com restrições. Belo Horizonte: BHTrans, 2026. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/carga-urbana/areas-de-carga-descarga-e-com-restricoes>. Acesso em: 25 maio 2026.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

BRASIL. **Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990**. Dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1990.

BRASIL. **Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996**. Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional. Brasília, DF: Presidência da República, 1996.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF: Presidência da República, 1997.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal e estabelece diretrizes gerais da política urbana (Estatuto da Cidade). Brasília, DF: Presidência da República, 2001.

BRASIL. **Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009**. Regulamenta o exercício das profissões de mototaxista, motoboy e ciclista profissional. Brasília, DF: Presidência da República, 2009.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF: Presidência da República, 2012.

BRASIL. **Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015**. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Brasília, DF: Presidência da República, 2015.

BRASIL. **Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018**. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Brasília, DF: Presidência da República, 2018a.

BRASIL. **Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018**. Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD). Brasília, DF: Presidência da República, 2018b.

BRASIL. **Lei nº 14.801, de 10 de janeiro de 2024**. Institui as debêntures de infraestrutura. Brasília, DF: Presidência da República, 2024.

BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Ministério dos Transportes e DNIT autorizam início de duas importantes obras para Alagoas**. Brasília, DF: DNIT, 26 fev. 2026a. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/ministerio-dos-transportes-e-dnit-autorizam-inicio-de-duas-importantes-obras-para-alagoas>. Acesso em: jul. 2026.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura; LABTRANS/UFSC. **Levantamento de dados de transporte de cargas**. [s. l.]: Ministério da Infraestrutura, 2019.

BRASIL. Ministério do Planejamento e Orçamento. **Painel de Obras do Novo PAC**. Brasília, DF, 2026b. Disponível em: <https://painel.obras.gov.br>. Acesso em: mar. 2026.

BRASIL. Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos. **Plataforma Transferegov.br**. Brasília, DF, 2026c. Disponível em: **Erro! A referência de hiperlink não é válida.**. Acesso em: mar. 2026.

BRASKEM. **Obras para melhoria da mobilidade urbana em Maceió avançam**. Maceió: Braskem, 12 dez. 2024. Disponível em: <https://www.braskem.com.br/detalhe-noticias-alagoas/obras-para-melhoria-da-mobilidade-urbana-em-maceio-avancam>. Acesso em: jul. 2026.

CITTAMOB. **Cittamob**. [s. l.]: Cittamob, 2026. Aplicativo móvel.

COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS. **Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana, Projetos Básicos, Executivos e Operacionais para a Implantação de Rede de Veículos Leves sobre Trilhos (VLT) no Trecho Maceió – Centro/Aeroporto Internacional Zumbi dos Palmares.** Maceió: CBTU/STU-Maceió, 2014.

COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS. **Dados operacionais do sistema ferroviário urbano de Maceió.** Maceió: CBTU/STU-Maceió, 2026.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Manuais brasileiros de sinalização de trânsito.** Brasília, DF: CONTRAN, [s. d.].

DIÁRIO DO TRANSPORTE. **Maceió (AL) libera uso das faixas exclusivas de ônibus para veículos de turismo.** [s. l.], 9 mar. 2024. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2024/03/09/maceio-al-libera-uso-das-faixas-exclusivas-de-onibus-para-veiculos-de-turismo/>. Acesso em: 12 mar. 2026.

GOOGLE. **Google Maps.** [s. l.]: Google, 2026. Disponível em: <https://maps.google.com>. Acesso em: mar. 2026.

GUARDE MAIS. **Dados operacionais de armazenagem e logística urbana.** [s. l.]: Guarde Mais, [s. d.].

HOSPITAL GERAL DO ESTADO. **Dados de internações associadas a sinistros de trânsito.** Maceió: HGE, jan. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2022:** painel de indicadores – Maceió (AL). Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/indicadores.html?localidade=2704302&tema=12>. Acesso em: mar. 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Sistema IBGE de Recuperação Automática (SIDRA):** tabela 5457. Rio de Janeiro: IBGE, 2026. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/tabela/5457>. Acesso em: 20 mar. 2026.

INSTITUTO NACIONAL DE PESQUISAS ESPACIAIS. **TopoData:** banco de dados geomorfológicos do Brasil. São José dos Campos: INPE, [s. d.]. Disponível em: <https://data.inpe.br/dados/topodata/>. Acesso em: 7 jul. 2026.

LOG CP. **Dados de mercado logístico.** [s. l.]: LOG CP, 2025.

MACEIÓ (AL). **Lei nº 5.486, de 2005.** Institui o Plano Diretor do Município de Maceió. Maceió: Prefeitura Municipal, 2005.

MACEIÓ (AL). **Lei nº 5.590, de 2007.** Institui o Sistema de Bilhetagem Eletrônica do transporte coletivo de Maceió. Maceió: Prefeitura Municipal, 2007a.

MACEIÓ (AL). **Lei nº 5.593, de 2007.** Institui o Código de Urbanismo e Edificações do Município de Maceió. Maceió: Prefeitura Municipal, 2007b.

MACEIÓ (AL). **Decreto nº 7.269, de 2011.** Regulamenta a Lei Municipal nº 6.033, de 2011, que dispõe sobre o transporte coletivo urbano. Maceió: Prefeitura Municipal, 2011a.

MACEIÓ (AL). **Lei nº 6.033, de 2011.** Dispõe sobre a organização e a prestação do serviço de transporte coletivo urbano do Município de Maceió. Maceió: Prefeitura Municipal, 2011b.

MACEIÓ (AL). **Lei nº 6.370, de 2015.** Disciplina as gratuidades tarifárias no transporte coletivo de Maceió. Maceió: Prefeitura Municipal, 2015.

MACEIÓ (AL). **Plano Municipal de Saneamento Básico de Maceió:** situação do sistema de drenagem e manejo de águas pluviais urbanas. Revisão 2. Maceió: MJ Engenharia, jun. 2016a.

MACEIÓ (AL). **Lei nº 6.561, de 2016.** Autoriza a circulação de táxis em corredores exclusivos ou preferenciais do transporte coletivo. Maceió: Prefeitura Municipal, 2016b.

MACEIÓ (AL). **Cartilha do Plano Municipal de Saneamento Básico de Maceió.** Maceió: SEDETE, 2018.

MACEIÓ (AL). **Lei nº 6.876, de 2019.** Regulamenta o transporte privado individual de passageiros por aplicativo no Município de Maceió. Maceió: Prefeitura Municipal, 2019a. Revogada pela Lei nº 7.335, de 2023.

MACEIÓ (AL). **Lei nº 6.931, de 2019.** Regulamenta o serviço de mototáxi no Município de Maceió. Maceió: Prefeitura Municipal, 2019b.

MACEIÓ (AL). **Decreto nº 8.842, de 2020.** Disciplina o transporte escolar no Município de Maceió. Maceió: Prefeitura Municipal, 2020a.

MACEIÓ (AL). **Decreto nº 8.844, de 2020**. Regulamenta a Lei Municipal nº 6.931, de 2019, que disciplina o serviço de mototáxi. Maceió: Prefeitura Municipal, 2020b.

MACEIÓ (AL). **Lei nº 7.094, de 2021**. Institui o Passe Livre Estudantil no transporte coletivo de Maceió. Maceió: Prefeitura Municipal, 2021.

MACEIÓ (AL). **Lei nº 7.335, de 2023**. Revoga a Lei Municipal nº 6.876, de 2019, e altera a regulamentação do transporte privado individual de passageiros por aplicativo. Maceió: Prefeitura Municipal, 2023a.

MACEIÓ (AL). **Lei nº 7.499, de 2023**. Consolida a regulamentação do serviço de táxi no Município de Maceió. Maceió: Prefeitura Municipal, 2023b.

MACEIÓ (AL). **Lei nº 7.568, de 2024**. Regulamenta o fechamento de vias para atividades específicas no Município de Maceió. Maceió: Prefeitura Municipal, 2024a.

MACEIÓ (AL). Departamento Municipal de Transportes e Trânsito. **Portaria DMTT nº 046, de 2024**. Disciplina as faixas exclusivas de ônibus nos corredores estruturantes de Maceió. Maceió: DMTT, 2024b.

MACEIÓ (AL). Departamento Municipal de Transportes e Trânsito. **Informações institucionais sobre a malha cicloviária e o sistema de mobilidade urbana municipal**. Maceió: DMTT, 2025a.

MACEIÓ (AL). Departamento Municipal de Transportes e Trânsito. **Portaria DMTT nº 359, de 2025**. Estabelece critérios relativos à idade máxima da frota de táxis. Maceió: DMTT, 2025b.

MACEIÓ (AL). Departamento Municipal de Transportes e Trânsito. **Sistema de Bilhetagem Eletrônica e sistema de rastreamento por GPS**: base de dados operacional. Maceió: DMTT, 2025-2026. Base de dados de maio de 2025.

MACEIÓ (AL). Departamento Municipal de Transportes e Trânsito. **DMTT reordena circulação de veículos pesados no entorno do Mercado da Produção**. Maceió: DMTT, 2026a. Disponível em: <https://maceio.al.gov.br/noticias/dmtt/dmtt-reordena-circulacao-veiculos-pesados-no-entorno-do-mercado-da-producao>. Acesso em: 25 maio 2026.

MACEIÓ (AL). Departamento Municipal de Transportes e Trânsito. **Frota, passageiros e quilometragem**: base de dados interna. Maceió: DMTT, 2026b.

MACEIÓ (AL). Instituto de Planejamento Municipal. **Guia Ilustrado: Plano Diretor Participativo de Maceió.** Maceió: IPLAM, 2026c.

MACEIÓ (AL). Departamento Municipal de Transportes e Trânsito. **JHC entrega 152 novos ônibus climatizados e consolida investimento histórico em transporte público.** Maceió: DMTT, 2026d. Disponível em: <https://maceio.al.gov.br/noticias/dmtt/jhc-entrega-152-novos-onibus-climatizados-e-consolida-investimento-historico-em-transporte-publico>. Acesso em: 12 mar. 2026.

MACEIÓ (AL). Departamento Municipal de Transportes e Trânsito. **Linhas do transporte coletivo:** base de dados interna. Maceió: DMTT, 2026e.

MACEIÓ (AL). Instituto de Planejamento Municipal. **Minuta do Plano Diretor Participativo de Maceió,** encaminhada à Câmara Municipal de Maceió. Maceió: IPLAM, 2026f.

MACEIÓ (AL). Departamento Municipal de Transportes e Trânsito. **NOI DMTT Online:** painel de gráficos operacionais. Maceió: DMTT, 2026g. Disponível em: <https://noi.maceio.br/dmttonline/Home/Grafico>. Acesso em: 19 mar. 2026.

MACEIÓ (AL). **Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Maceió:** Produto 4 – Diagnóstico da Mobilidade Urbana. Maceió: FGV Projetos, 2026h.

MACEIÓ (AL). Departamento Municipal de Transportes e Trânsito. **Prefeitura instala novo abrigo de ônibus na Rua Jangadeiros Alagoanos, na Pajuçara.** Maceió: DMTT, 2026i. Disponível em: <https://maceio.al.gov.br/noticias/dmtt/prefeitura-instala-novo-abrigo-de-onibus-na-rua-jangadeiros-alagoanos-na-pajucara>. Acesso em: 19 mar. 2026.

MACEIÓ (AL). Defesa Civil Municipal. **PREVINE Maceió 2026:** Plano Municipal de Ações Integradas, Prevenção e Alerta de Risco e Desastres. Maceió: DCM, 2026j.

MACEIÓ (AL). Departamento Municipal de Transportes e Trânsito. **Veículos acima de cinco toneladas ficam proibidos de trafegar em trecho da Orla.** Maceió: DMTT, 2026k. Disponível em: <https://maceio.al.gov.br/noticias/dmtt/veiculos-acima-de-cinco-toneladas-ficam-proibidos-de-trafegar-em-trecho-da-orka>. Acesso em: 25 maio 2026.

MOOVIT. **Moovit.** [s. l.]: Moovit, 2026. Aplicativo móvel. 

ÔNIBUS BRASIL. **Viação Cidade de Maceió; Empresa São Francisco.** [s. l.], 2026. Disponível em: <https://onibusbrasil.com/empresa/viacao-cidade-de-maceio>. Acesso em: 18 mar. 2026.

REAL ALAGOAS TRANSPORTES. **Página institucional.** [s. l.], 2026. Disponível em: <https://www.realalagoas.com.br/>. Acesso em: 18 mar. 2026.

RODRIGUES, Gelze Serrat de Souza Campos; ROSS, Jurandyr Luciano Sanches. **A trajetória da cana-de-açúcar no Brasil:** perspectivas geográfica, histórica e ambiental. Uberlândia: Edufu, 2020. 272 p. Disponível em: https://edufu.ufu.br/sites/edufu.ufu.br/files/edufu_a_trajetoria_da_cana-de-acucar_no_brasil_2020_ficha_corrigida.pdf. Acesso em: 23 mar. 2026.

SOLUTION LOGÍSTICA. **Dados operacionais de logística urbana.** [s. l.]: Solution Logística, [s. d.].

VAMU MOBILIDADE. **Tarifas.** [s. l.], 2026. Disponível em: <https://vamumobilidade.com.br/?s=tarifa>. Acesso em: 18 mar. 2026.