



ESTUDO PARA ATUALIZAÇÃO DO VALOR DA TARIFA PÚBLICA DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS, MODALIDADE CONVENCIONAL, DO MUNICÍPIO DE MANAUS.

ANO 2025

Manaus, 03 de fevereiro de 2025

I. INTRODUÇÃO

O presente estudo tem por objeto servir de base orientativa às decisões das autoridades acerca de uma possível atualização da tarifa pública do Serviço de Transporte Coletivo Urbano de passageiros - STCU, na modalidade convencional, levando em consideração fatores como custos operacionais, demanda de passageiros, investimentos necessários e o equilíbrio financeiro do sistema, para elaboração de cenários para análise das implicações financeiras. A premissa do órgão é garantir um serviço de transporte coletivo sustentável e de qualidade, levando em conta as necessidades da população e a viabilidade econômica do sistema.

II. CONTEXTUALIZAÇÃO

A última majoração da tarifa pública aconteceu em 21 de maio de 2023, conforme Decreto anexo de Nº 5.581/2023, publicado no DOM Nº5.589, de 19 de maio de 2023, onde fixou o valor em R\$ 4,50 (quatro reais e cinquenta centavos) na modalidade Convencional; a meia passagem de que trata o art.257, §1º, da Lei Orgânica do Município de Manaus – LOMAN em R\$ 2,25 (dois reais e vinte e cinco centavos); Modais Alternativo e Executivo temporários em R\$ 4,50 (quatro reais e cinquenta centavos) e R\$ 5,00 (cinco reais) respectivamente.

Destaca-se que a tarifa pública é o preço público cobrado ao usuário em conformidade com o §2º do artigo 9º da Lei Nº12.587, de 03 de janeiro de 2012, que trata das da Política Nacional de Mobilidade.

Um fator relevante a se pontuar para o aumento o valor da tarifa técnica foi a queda brusca de demanda no serviço convencional que ocorreu desde 2017, tal redução foi de 21 milhões para 10,9 milhões de passageiros (média ano 2024).

A queda do número de passageiros no serviço é um fenômeno que pode ser explicado por uma combinação de fatores, podemos citar como variáveis que possivelmente



influíram na redução no número de usuários do transporte público municipal nos últimos anos: aumento do desemprego a partir da crise de 2015, reduzindo a quantidade de deslocamentos diários da população sem emprego; incremento do uso do transporte individual; surgimento dos aplicativos de motoristas particulares, introduzindo um elemento de competição de mercado; e novamente citando o advento da pandemia e quarentenas temporárias, que desencadearam uma mudança permanente em muitas empresas que passaram a autorizar o trabalho remoto.

Se a questão dessa redução fosse apenas uma mudança nas preferências dos usuários, um problema de mercado, talvez não houvesse grandes preocupações nessa situação. No entanto, o desafio reside no fato de que os sistemas de mobilidade urbana estão se tornando cada vez menos autossustentáveis à medida que ocorre uma redução na participação dos sistemas públicos coletivos em favor dos veículos motorizados privados. Essa tendência gera impactos negativos significativos, como o aumento das externalidades prejudiciais do transporte, resultando em mais acidentes, maior poluição e agravamento dos congestionamentos nas grandes cidades. Além disso, surge um problema social relevante: a deterioração dos serviços de transporte público afeta diretamente os cidadãos de menor renda, que dependem desse meio de locomoção e acabam sobrecarregados com custos cada vez mais elevados, sem dispor de uma capacidade de pagamento adequada.

Nas capitais brasileiras o aumento de tarifa pública e de remuneração pode ser apresentado conforme quadro abaixo, de fonte NTU janeiro/25:

1. TARIFAS

1.1. Tarifas principais (pública x remuneração) - Capitais

Capital	Tarifa pública ¹ (R\$)	Início da Vigência	Tarifa de remuneração (R\$)
1. Aracaju-SE	4,50	15/05/2022	-
2. Belém-PA	4,00	28/03/2022	-
3. Belo Horizonte-MG	5,75	01/01/2025	-
4. Boa Vista-RR	5,50	01/01/2024	-
5. Brasília-DF	5,50	20/01/2020	Racia 1 - R\$ 7,51 Racia 2 - R\$ 7,79 Racia 3 - R\$ 8,23 Racia 4 - R\$ 8,43 Racia 5 - R\$ 11,80
6. Campo Grande-MS	4,75	14/03/2024	7,79
7. Cuiabá-MT	4,95	09/05/2022	ago./22 - R\$ 7,78
8. Curitiba-PR	6,00	01/03/2023	7,96
9. Florianópolis-SC	6,90	01/01/2025	-
10. Fortaleza-CE	4,50	19/03/2023	7,27
11. Goiânia-GO	4,30	19/04/2019	9,38
12. João Pessoa-PB	4,90	28/01/2024	-
13. Macapá-AP	3,70	01/01/2020	4,55
14. Maceió-AL	4,00	31/05/2023	-
15. Manaus-AM	4,50	21/05/2023	7,52
16. Natal-RN	4,90	29/12/2024	5,15



17. Palmas-TO	3,85	31/05/2019	4,68
18. Porto Alegre-RS	4,80	02/07/2021	-
19. Porto Velho-RO	6,00	15/12/2022	-
20. Recife-PE	4,30	05/01/2025	-
21. Rio Branco-AC	3,50	26/10/2021	-
22. Rio de Janeiro-RJ	4,70	05/01/2025	-
23. Salvador-BA	5,60	04/01/2025	ND
24. São Luís-MA	4,20	19/02/2023	-
25. São Paulo-SP	5,00	06/01/2025	Letas Sistema Estrutural de R\$ 3,48 a R\$ 4,72 Letas Sistema Articulação de R\$ 3,33 a R\$ 6,47 Letas Sistema Distribuição de R\$ 1,00 a R\$ 3,72
26. Teresina-PI	4,00	03/02/2020	-
27. Vitória-ES	4,70	15/01/2024	6,40
Média das tarifas	4,79		

Fonte: Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos-NTU.

Notas:

¹Nas cidades com mais de um nível tarifário, trata-se do nível tarifário predominante.

Fonte NTU_Janeiro/25

Sempre é importante trazer à tona o fato que inquestionavelmente trouxe grandes modificações para o serviço de transporte, trata-se da pandemia de Covid-19 no Brasil, onde os estados e municípios, sob orientação da Organização Mundial de Saúde - OMS impuseram restrições na circulação, em virtude das medidas de isolamento. Tais medidas levaram a uma forte quebra na atividade econômica e nos volumes de tráfego de veículos e pessoas nas cidades, sendo um dos cinco segmentos com maior prejuízo durante a crise sanitária. Com a determinação de manter uma menor ocupação interna nos veículos, evitando aglomeração, implicou no aumento do custo do serviço, para manter um número de veículos superior ao necessário de modo a preservar o distanciamento, evitando possíveis aglomerações nos ônibus e terminais de integração.

A NTU – Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, monitorou os principais impactos da pandemia e os estudos revelam que mesmo três anos após o início da pandemia de Covid-19, o desequilíbrio entre os níveis de oferta e demanda ainda persiste, conforme imagem até fevereiro de 2023, a seguir:





Em Manaus, na análise do mesmo do período que vai de janeiro/2020 até o mês de dezembro/2024, a demanda atual apresentou índice 37% menor do que a demanda do início do ano de 2020, por outro lado a oferta de veículos, ou seja, a frota operante, retornou aos níveis iniciais.

Fonte: IMMU/jan25



É importante ressaltar que no final de 2019, o município implementou uma **política de subsídio da tarifa de transporte coletivo de passageiros**, para a modalidade convencional, disponibilizando recursos para custeio de estudantes, usuários isentos e pessoas com deficiência assegurados pela legislação vigente, além de outros custos objetivando manter a tarifa sem majoração para o usuário do transporte. Foi assim que se deu a criação das Leis N°2.545 e N°2.546, de 13 de dezembro de 2019, que tratam do subsídio orçamentário para custeio do serviço público de transporte de passageiros visando o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, onde no Art.1º, §2º, da Lei N°2.545/2023 estabelece que a apuração do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos deve ser mensal. A concessão do subsídio tarifário está em consonância com os princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída através da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, fazendo prevalecer o interesse público, assegurando a modicidade das tarifas, priorizando o transporte público coletivo e promovendo a melhoria da mobilidade das pessoas nos deslocamentos dentro do município.

Os custos são repassados às concessionárias de transporte público pelo governo municipal para completar a diferença entre o custo real do serviço e a arrecadação advinda da tarifa cobrada aos usuários na catraca.

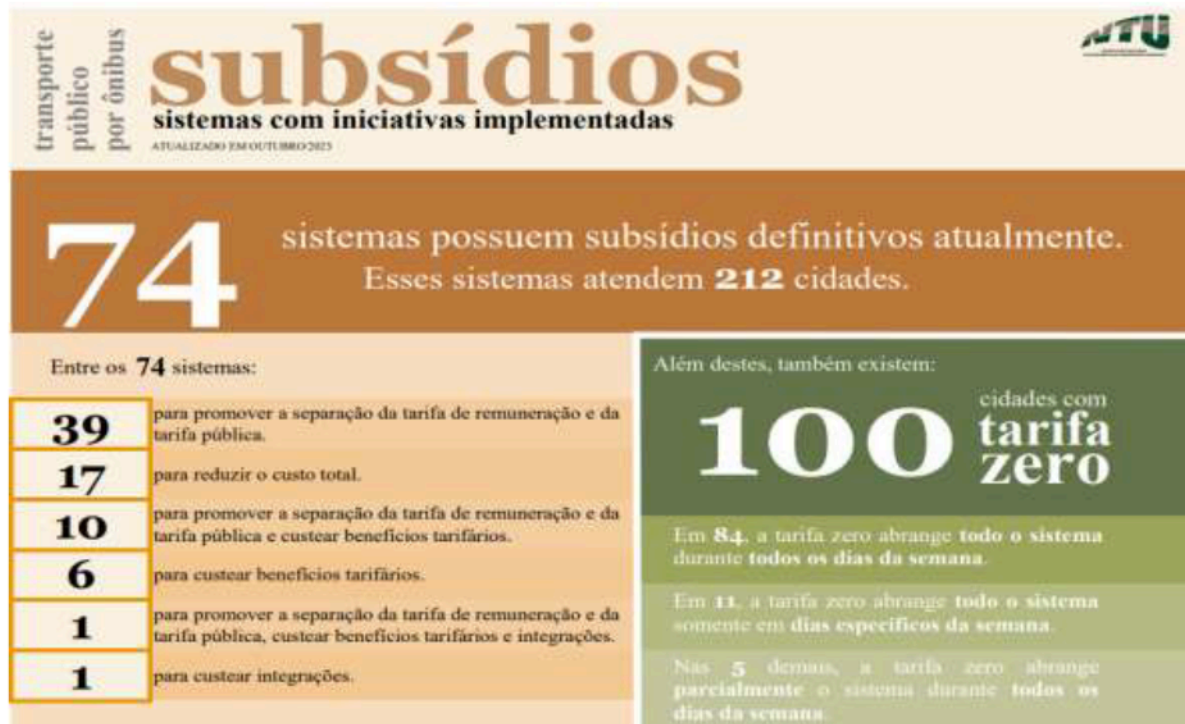
O subsídio tarifário, para ser claro, é uma forma de apoio financeiro fornecido pelo governo ou autoridades competentes para reduzir o custo das tarifas públicas no transporte público, tornando o transporte público mais acessível e garantindo uma opção de deslocamento mais econômica para os cidadãos usuários do serviço.

Como medida de reduzir os impactos sociais o Governo do Estado do Amazonas e a Prefeitura Municipal de Manaus trabalham em conjunto no sentido de beneficiar alunos da rede pública, garantindo evitar a evasão escolar, concedendo, com alguns critérios



observados na legislação pertinente, a gratuidade da passagem. Para isto, foi firmado um Convênio no final de 2021, que vem sendo renovado.

Em outras cidades brasileiras também foi implementado apoio financeiro e pode ser demonstrado no clipping abaixo da NTU:



[FONTE] Organização NTU



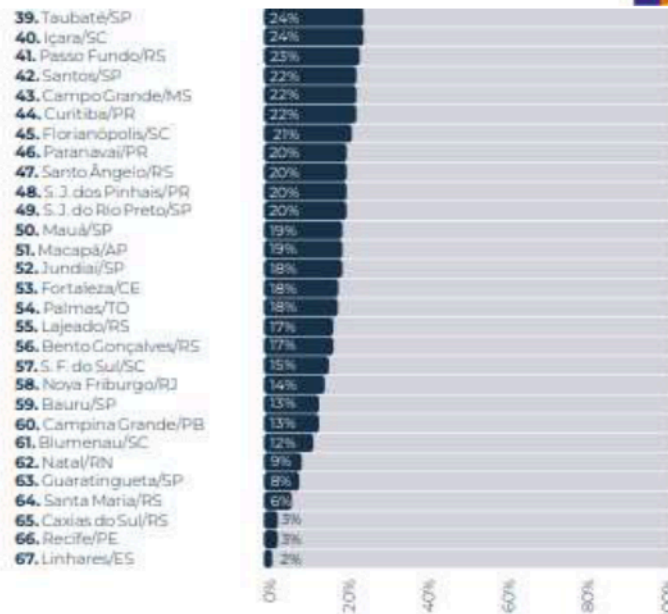
Subsídios e separação das tarifas pública e de remuneração: cenários antes e pós pandemia:

INFORMAÇÕES	SUBSÍDIOS PERMANENTES		SEPARAÇÃO TARIFA PÚBLICA X TARIFA DE REMUNERAÇÃO	
	Antes do início da pandemia	Atualmente	Antes do início da pandemia	Atualmente
Total de sistemas	20	92	8	66
Total de sistemas (Capitais e RMs)	11	21	4	13
Total de sistemas (Cidades de grande, médio e pequeno porte)	9	71	5	53
Total de cidades atendidas	120	237	52	140

[FONTE] NTU

A imagem a seguir apresenta os níveis de subsídios de cidades brasileiras, onde Manaus aparece com o subsídio acima da média nacional.





Ressalta-se que a Prefeitura tem realizado investimentos em melhorias da frota e, além disso, a modernização do sistema, entre os quais citamos: Novos terminais de integração, modernização dos terminais de integração e estações de transferência (Wi-Fi nos terminais, painéis de informação em led, totem de autoatendimento no T1 e T2), câmeras de segurança nos terminais e, veículos da frota, câmeras de leitura facial nos coletivos; Implementação de aplicativos e plataformas digitais para fornecer informações em tempo real sobre itinerário, horários e eventuais alterações; Inovações de múltiplas formas de pagamento; Investimento em tecnologias mais sustentáveis, como ônibus elétricos, visando reduzir a emissão de poluentes.

III. ANÁLISE

Em que pese um aumento de tarifa no presente momento poder gerar preocupações, no entanto, é importante destacar ao Poder Executivo que a decisão deve ser tomada levando em consideração que houve aumento dos custos de operação do serviço, tais como: combustível, manutenção dos veículos, rodagem, salários dos funcionários e despesas gerais, dentre outros. A inflação impactou os preços dos insumos utilizados e serviços relacionados ao transporte público.

Este estudo, conforme solicitação superior, estabelece comparativo entre os custos de fevereiro de 2017 e os de dezembro de 2024, bem como de dados operacionais e valores dos insumos que compõem o custo total do serviço de transporte coletivo, modalidade convencional, em conformidade com a Metodologia disposta na regra contratual. Nos quadros abaixo evidenciam-se os percentuais entre dois períodos, para melhor visualização dos custos:

Comparativo entre os custos de fevereiro de 2017 e os de dezembro de 2024:



COMPONENTES (R\$/MÊS)	FEVEREIRO/17	DEZEMBRO/24	%
Combustível	R\$ 11.690.928,94	R\$ 18.615.434,18	59,23%
Energia Elétrica	-	R\$ 3.351,96	-
Água	-	R\$ 288.094,86	-
Lubrificante	R\$ 1.092.655,33	R\$ 1.683.486,12	54,07%
Rodagem	R\$ 1.453.633,44	R\$ 1.746.535,25	20,15%
Peças / Acessórios	R\$ 2.968.346,28	R\$ 6.302.899,20	110,21%
Depreciação	R\$ 3.573.304,71	R\$ 4.599.500,56	28,72%
Remuneração	R\$ 2.611.107,24	R\$ 4.794.333,33	83,61%
Despesa com Pessoal	R\$ 30.295.811,40	R\$ 34.636.788,98	14,33%
Despesa Administrativa	R\$ 4.289.102,94	R\$ 7.464.532,35	74,03%
Despesas Tributárias	R\$ 1.189.100,83	R\$ 1.643.421,32	38,21%
Int. entre Terminais + Congel.Tarifa Est.	R\$ 1.667.923,19	-	-
Total dos Custos do Sistema	R\$ 60.861.914,30	R\$ 81.778.378,10	34,37%
Frota Operante	1.368	1.127	-17,62%
Frota Total	1.488	1.290	-13,31%
Combustível (R\$/litro)	2,8377	5,5626	96,02%
Salário Motorista (R\$)	2.303,38	3.111,08	35,07%
Custo (R\$/Km)	6,0109	10,8006	79,68%
Km Mensal	9.900.468,73	7.572.046,80	-23,52%
Passageiro Total	21.088.129	9.830.285	-53,38%
Passageiro Equivalente	15.942.265	9.049.129	-43,24%
IPKe	1,61	1,20	-25,77%
Custo (R\$/Passageiro)	3,8176	9,0372	136,72%
IPCA Acumulado - FEV/17 a DEZ/24 (%)	48,12%		

Segue também o comparativo entre os custos de maio de 2023 e os de dezembro de 2024



COMPONENTES (R\$/MÊS)	MAIO/23	DEZEMBRO/24	%
Combustível	R\$ 15.510.115,51	R\$ 18.615.434,18	20,02%
Energia Elétrica	-	R\$ 3.351,96	-
Água	R\$ 289.834,30	R\$ 288.094,86	-
Lubrificante	R\$ 1.449.506,78	R\$ 1.683.486,12	16,14%
Rodagem	R\$ 1.959.893,64	R\$ 1.746.535,25	-10,89%
Peças / Acessórios	R\$ 5.517.570,35	R\$ 6.302.899,20	14,23%
Depreciação	R\$ 2.585.218,27	R\$ 4.599.500,56	77,92%
Remuneração	R\$ 3.259.771,06	R\$ 4.794.333,33	47,08%
Despesa com Pessoal	R\$ 32.179.742,68	R\$ 34.636.788,98	7,64%
Despesa Administrativa	R\$ 6.165.333,29	R\$ 7.464.532,35	21,07%
Despesas Tributárias	R\$ 1.412.798,90	R\$ 1.643.421,32	16,32%
Int. entre Terminais + Congel.Tarifa Est.	R\$ -	-	-
Total dos Custos do Sistema	R\$ 70.329.784,78	R\$ 81.778.378,10	16,28%
Frota Operante	1.144	1.127	-1,49%
Frota Total	1.285	1.290	0,39%
Combustível (R\$/litro)	4,4873	5,5626	23,96%
Salário Motorista (R\$)	2.991,42	3.111,08	4,00%
Custo (R\$/Km)	8,7088	10,8006	24,02%
Km Mensal	8.075.629,95	7.572.046,80	-6,24%
Passageiro Total	12.640.633	9.830.285	-22,23%
Passageiro Equivalente	11.654.083	9.049.129	-22,35%
IPKe	1,44	1,20	-17,19%
Custo (R\$/Passageiro)	6,0350	9,0372	49,75%
IPCA Acumulado - MAI/23 a DEZ/24 (%)	6,77%		



A inflação medida através do Índice de Preço ao Consumidor Amplo - IPCA, acumulou entre fevereiro de 2017 a dezembro de 2024, o patamar de 48,12%, já entre maio de 2023 e dezembro de 2024 de 6,77%.

Na tabela abaixo são apresentados de forma sucinta os dados mensais de custo, passageiro total e equivalente, arrecadação e tarifa técnica ao longo de doze meses do ano 2024, conforme segue:

Mês	Custo Mensal (R\$)	Passageiro Total	Passageiro Equivalente	Arrecadação Mensal (R\$)	Tarifa Técnica (R\$/Pass)	Diferença R\$4,50 (R\$/Pass)
Janeiro/24	68.689.800,25	9.092.090	8.333.321	31.601.666,25	8,2428	3,7428
Fevereiro/24	69.763.439,48	9.753.492	8.982.136	31.115.601,00	7,7669	3,2669
Março/24	72.906.625,10	11.014.557	10.166.881	33.497.903,25	7,1710	2,6710
Abril/24	74.147.455,30	11.821.899	10.911.429	35.094.339,00	6,7954	2,2954
Maio/24	76.820.082,73	11.547.007	10.633.979	34.414.877,25	7,2240	2,7240
Junho/24	77.058.660,45	10.963.114	10.090.621	32.828.053,50	7,6367	3,1367
Julho/24	78.845.605,99	11.225.650	10.304.505	34.503.414,75	7,6516	3,1516
Agosto/24	78.995.217,74	12.066.371	11.098.174	36.184.230,00	7,1177	2,6177
Setembro/24	80.171.851,36	11.065.695	10.178.725	33.547.324,50	7,8762	3,3762
Outubro/24	84.831.528,28	11.446.341	10.513.000	35.338.563,00	8,0694	3,5694
Novembro/24	82.073.563,98	11.024.959	10.146.381	33.961.790,25	8,0889	3,5889
Dezembro/24	81.778.378,10	9.830.285	9.049.129	32.627.781,00	9,0372	4,5372

A tarifa técnica é o resultado da divisão do Custo Mensal pelo Passageiro Equivalente (número de passageiros que efetivamente pagam tarifa inteira).

A arrecadação do serviço é proporcional ao volume de passageiros transportados, destaca-se que nos meses de férias escolares, com menos dias ou muitos feriados, ou externalidades tem-se a redução de usuários.

Observa-se na tabela acima que os valores das tarifas técnicas, no período acima, variaram entre **R\$ 6,7954** (seis reais, sete mil novecentos e cinquenta e quatro décimos de milésimos de reais) a **R\$ 9,0372** (nove reais, trezentos e setenta e dois décimos de milésimos de reais).

Logo, com tarifa cobrada ao usuário no valor de **R\$4,50 (quatro reais e cinquenta centavos)**, os governos municipal e estadual, subsidiaram por passageiro a diferença entre a tarifa técnica e a tarifa pública. Os valores destas diferenças variaram entre **R\$ 2,2954** (dois reais, dois mil, novecentos e cinquenta e quatro décimo de milésimo de reais) e **R\$ 4,5372** (quatro reais, cinco mil, trezentos e setenta e dois décimo de milésimo de reais), resultando em subsídios mensais de até **R\$ 49.150.597,10 = (R\$ 81.778.378,10 – R\$ 32.627.781,00)**, conforme o mês de dezembro/2024, constante da tabela.

Este déficit, entre os custos e despesas e as receitas do Serviço de Transporte Coletivo Urbano na modalidade convencional, corresponde ao valor do subsídio orçamentário, previsto no §1º do artigo 1º da Lei Nº2.545, de 13 de dezembro de 2022, a ser concedido pelo Poder Executivo, com vistas ao equilíbrio econômico e financeiro dos contratos de concessão, que contou com o aporte do Governo Estadual por meio do



Convênio N°001/23-UGPE, para tendo por objeto o **Programa de Reestruturação e Qualificação do Transporte Público do Município de Manaus**, visando o equilíbrio econômico-financeiro e, conseqüentemente, a reestruturação e requalificação do sistema de transporte coletivo do Município de Manaus, proporcionando acesso aos sistemas de transportes seguros, acessíveis e sustentáveis para os usuários.

É importante ressaltar que em Manaus algumas iniciativas estão sendo implementadas para aprimorar a experiência dos usuários, pois o transporte público é infraestrutura essencial das cidades, **é um direito que viabiliza condições básicas como trabalho, saúde e outros direitos do cidadão.**

Destaca-se repetidamente que a Prefeitura tem implementado diversas iniciativas, dentre elas: a) Modernização dos terminais de integração e estações, câmeras de segurança nos terminais, e veículos da frota; b) Implementação de aplicativos e plataformas digitais para fornecer informações em tempo real sobre itinerários, horários e eventuais alterações; c) Como parte da modernização o sistema de transporte coletivo passa a aceitar múltiplas formas de pagamento, dispositivos como carteiras digitais e outros meios eletrônicos. Essa modernização visa otimizar o processo de embarque, reduzir a dependência de dinheiro em espécie e aumentar a eficiência operacional do sistema; e d) Investimento em tecnologias mais sustentáveis, como ônibus elétricos, visando reduzir a emissão de poluentes, dentre outros.

Essas iniciativas têm como objetivo promover uma mobilidade urbana mais eficiente, sustentável e acessível para todos os cidadãos. A modernização do sistema de transporte é elemento fundamental para melhorar a qualidade de vida da população e reduzir os impactos negativos do trânsito nas cidades.

Salienta-se a contínua necessidade de buscar qualidade e a eficiência dos serviços, aumentar o índice de produtividade - IPK (Índice de Passageiro por Quilometragem) com o intuito de reduzir os custos e subsídios orçamentários, com planejamento adequado e envolvimento de todos para identificar as melhores soluções.

Ressalvamos que as previsões arrecadação foram baseadas no mesmo passageiro transportado em 2024, que podem estar sujeitos a alterações por fatores externos ou sazonais, afetando desta maneira os resultados. Isso ajuda a transmitir a ideia de que os valores previstos não são absolutos, mas sim uma faixa de possibilidades

Para efeito de conhecimento no ano de 2024 o subsídio orçamentário total designado ao serviço de transporte público, modalidade convencional foi da ordem de **R\$ 521 milhões**, resultado da diferença entre o custo anual apurado do serviço de R\$926 milhões e a arrecadação via catraca que somou R\$ 405 milhões, conforme quadro abaixo:

ANO 2024	CUSTO	ARRECAÇÃO -R\$ 4,50	SUBSÍDIO 2024
CONVENCIONAL	926.082.208,76	404.715.543,75	521.366.665,01



IV. CONCLUSÃO.

É de grande importância ressaltar que um aumento da tarifa pública de ônibus na cidade de Manaus pode gerar impactos socioeconômicos, especialmente para as pessoas de baixa renda, entretanto em contrapartida a manutenção da tarifa atual, **resultará no aumento do subsídio não previsto no orçamento do município**. Portanto, é necessário que os governos e operadores de transporte considerem cuidadosamente os efeitos e busquem soluções que equilibrem as necessidades financeiras com a acessibilidade e a equidade do sistema de transporte público de passageiros por ônibus. As soluções de custeio, como exemplificação passam por receitas extra tarifárias, de publicidade, de taxação do uso do espaço urbano revertido para o setor, dentre outros.

O transporte público por ônibus está longe de ser um modal obsoleto; pelo contrário, desempenha um papel estratégico na mobilidade urbana sustentável e na promoção da equidade social. Para garantir um sistema eficiente, é fundamental que o poder público, em todas as esferas governamentais, invista na qualificação da rede, ampliando a capilaridade das linhas, aprimorando a confiabilidade operacional e assegurando uma tarifa socialmente justa. Essas medidas são essenciais para atender a população manauara, especialmente os usuários de menor renda, garantindo-lhes acessibilidade e qualidade no deslocamento diário.

Eliene da Silva Souza

Analista de Planejamento de Transportes-IMMU

Jeremias da Silva Bernardo

Gerente de Controle Operacional

Eliete Miranda Caldeira

Chefe da Divisão de Transportes Coletivos-DVTC

Por todo exposto, submetemos a presente análise a Vossa Senhoria, para conhecimento e validação e providências cabíveis, salientando-se que o presente estudo se limita apenas ao Serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na modalidade Convencional.

Arnaldo Gomes Flores

Diretor-Presidente do Instituto Municipal de Mobilidade Urbana