



Relatório de Diagnóstico Volume 4

Região Metropolitana de Maceió

Maio de 2025

Elaborado com a colaboração das equipes do BNDES, do Ministério das Cidades e de diversas instituições públicas e privadas do setor de mobilidade urbana

O “**Estudo Nacional de Mobilidade Urbana**: Desenvolvimento do Transporte Público de Média e Alta Capacidades nas principais Regiões Metropolitanas do país” (**ENMU**) é uma iniciativa conjunta do BNDES e do Ministério das Cidades, no âmbito do Acordo de Cooperação Técnica nº 01-2023 / D-121.2.0027.23, de 24/10/2023.



MINISTÉRIO DAS
CIDADES



Este trabalho foi realizado com recursos do Fundo de Estruturação de Projetos do BNDES (BNDES FEP), no âmbito da RFP nº 16/2023. A atuação do Consórcio de Consultores foi objeto do contrato de prestação de serviços OCS nº 151/2024, celebrado com o BNDES em 10/05/2024, sob a liderança dos seguintes profissionais:

Diagnóstico, Rede Estrutural Necessária e Banco de Projetos

Logit

Wagner Colombini Martins
Fernando Howat Rodrigues
Thiago Affonso Meira
Diogo Barreto Martins
Renata Cruz Rabello

Oficina Consultores

Arlindo Fernandes
Antônio Luiz Mourão Santana
Andrea Aparecida Azevedo Brisida
Felício Hissaaki Sakamoto

TYLin

Gabriel Feriancic, Victor Frazão Barreto
Alves, Claudia Cosme Mascarenhas,
Luiz Marcelo Teixeira Alves,
Larissa Deborah Alves Teixeira dos Santos

Coordenação do PMO e desenvolvimento dos Insumos da Estratégia Nacional

Bain & Company

Rodrigo Más, Wagner Costa

Assessoria Jurídica

Machado Meyer

Rafael Vanzella, José Virgílio Lopes Enei,
Débora Boucinhas Leal, Rafael de Lima
Andrade e Pedro Inglez Mazzarella

Sistema de Informações Geográficas (SIG)

Logit

Patrícia Tozzi
Débora Gonçalves

Geológica

Cássio Fernando Rossetto

Consultores

Orlando Strambi, Claudia Martinelli

As entregas do ENMU foram realizadas de forma colaborativa com as equipes do BNDES, do Ministério das Cidades e de diversas instituições públicas e privadas do setor de mobilidade urbana. Os profissionais das referidas instituições fizeram parte do Comitê Técnico do ENMU e tiveram a oportunidade de oferecer comentários e contribuições em versões intermediárias dos relatórios, conforme previsto no Termo de Especificações Técnicas do ENMU. Maiores detalhes podem ser obtidos em <https://www.bndes.gov.br>.

Equipe Técnica

Diagnóstico, Rede Estrutural Necessária e Banco de Projetos

Logit

Caio Pieroni, Cláudia Machado,
Daniel Souza, Fábio Rossetti Delospital,
Gabriel Mendes Bergamaschi, Gil Andrade,
Heitor Seidi Osako, Isabela Cruz,
Lorena Oliveira, Lucas Melo, Paulo Góes,
Paulo Júnio Rosa, Priscila Damasio,
Rafael Caetano Ramos, Rafael Sanabria,
Rasiele dos Santos Rasia, Roberto Torquato,
Rodrigo Cintra Pires, Victor Zamith

Oficina Consultores

Alexander André Silva, Bruno Lora Martin,
Daniela Cardone Del Monte Leão,
Edilberto de Aguiar Júnior, Esnel Minetti,
José Carlos Xavier, Lorétti Portofé de Mello,
Luís Fernando Di Pierro,
Marcelo Massayuki Nakazaki,
Marcos Pimentel Bicalho,
Otávio Ferreira Mourão Santana,
Paulo Sussumu Hatada, Rafael Simonato

TYLin

Ana Paula Felipe, Ayrton de Sousa Pinto,
Carol Bueno de Freitas,
Fábio Cretella Vaz Conn,
Geraldo Camargo de Carvalho Jr.,
Jane Aoki Alberto, Leonardo Palermo Gentile,
Leticia Bispo Marques, Luciano Peron,
Luis Fernando Kyono,
Luiza Maciel Costa da Silva,
Maria Manuela Pose Guerra,
Sérgio Oda Kokuta, Sílvia Vitali Santos Mauad,
Vinicius Dorta Molina Hernandez,
Vinícius Martinez Ramim

Assessoria Jurídica

Machado Meyer

Ana Clara Gemeinder de Mendonça,
Beatriz Simões da Silva,
Estevam Pallazzi Sartal,
Gabriel Brasileiro Nagle de Oliveira,
Gabriel Rapoport Furtado,
Guilherme de Faria Nicastro,
Jéssica Suruagy Borges Galhardo,
Juliana Mucinic, Lucas Nunes Martorelli,
Maria Gabriela Figueiredo Parreira de Moura,
Rafaela Pereira Falavina

- O conteúdo desta publicação não reflete, necessariamente, o posicionamento institucional do BNDES e do Ministério das Cidades. É permitida a reprodução total ou parcial dos artigos desta publicação, desde que citada a fonte.
- O material e as análises contidos neste documento foram elaborados com o objetivo de fornecer uma visão estratégica abrangente sobre a mobilidade urbana nas principais Regiões Metropolitanas do Brasil, sendo os trabalhos realizados em um período de tempo limitado e dentro das possibilidades e limitações das informações disponíveis.
- O ENMU foi conduzido com base em pesquisas secundárias de mercado, análise de informações públicas disponíveis ou fornecidas ao Consórcio de Consultores pelas diversas instituições que contribuíram na elaboração do estudo, bem como por meio de diversas entrevistas com especialistas do setor. Os membros do Consórcio, de forma independente, não verificaram as informações mencionadas nem conduziram pesquisas primárias ou qualquer forma de *due diligence*, e, portanto, não fazem qualquer afirmação ou garantia, expressa ou implícita, quanto à precisão, completude ou exaustividade dessas informações. As projeções de mercado, análises financeiras, estimativas e conclusões aqui apresentadas são baseadas nas informações mencionadas acima e no melhor julgamento de cada membro do Consórcio e das equipes do BNDES e integrantes do Comitê Técnico, e, por isso, não devem ser interpretadas como recomendações específicas, nem como previsões ou garantias de desempenho ou resultados futuros.
- O objetivo do ENMU é oferecer insumos para a elaboração de uma Estratégia Nacional de Mobilidade Urbana, visando orientar a atuação da União junto aos entes subnacionais para coordenação de esforços interfederativos que viabilizem a articulação de políticas públicas e o fomento à implantação de projetos de Transporte Público Coletivo de Média e Alta Capacidades. O ENMU não envolve a elaboração de planos de mobilidade urbana, estudos de viabilidade econômico-financeira ou projetos com detalhamento suficiente para subsidiar contratações públicas ou decisões privadas de investimento. Caberá às instituições interessadas, públicas ou privadas, realizar os estudos adicionais e análises aprofundadas pertinentes para avançar com os projetos às etapas seguintes de implantação ou fundamentar suas decisões de investimento.

Índice

Índice	4
Lista de Figuras	5
Lista de Tabelas	6
1 Introdução	7
2 Apêndice V – Aspectos Estruturais e Operacionais	8
2.1.1 Oferta dos Serviços	8
2.1.2 Demanda do TPC	16
2.1.3 Deslocamentos Urbanos.....	16
2.1.4 Segurança Viária	17
2.1.5 Políticas de Prevenção de Assédio.....	19
3 Apêndice VI – Aspectos financeiros.....	21
3.1 Aspectos Econômico-Financeiros do TPC.....	21
3.1.1 Direitos e benefícios aos usuários (gratuidades e reduções).....	21
3.1.2 Custo médio por passageiro transportado nos sistemas da RMM	23
3.1.3 Investimento	24
3.1.4 Sistemas de Arrecadação, Bilhetagem e Política Tarifária	25
3.2 Aspectos Financeiros dos Entes Públicos	34
3.2.1 Metodologia de Cálculo das Despesas dos Entes – Históricas e Projetadas	34
3.2.2 Metodologia de Mapeamento das Parcerias Público-Privadas (PPPs)	36
3.2.3 Cálculo do CAPAG	39

Lista de Figuras

Figura 1: Linhas concorrentes com MÉDIA sobreposição aos trilhos (entre 2 e 3 estações) – Sistema Municipal do Maceió	11
Figura 2: Linhas concorrentes com sobreposição OD aos trilhos (origem e destino) – Sistema Municipal do Maceió	12
Figura 3: Linhas concorrentes com MÉDIA sobreposição aos trilhos (entre 2 e 3 estações) – Sistema Municipal de Rio Largo	13
Figura 4: Frequência de ocorrência de sobreposição por intervalo percentual – Sistema Municipal de Maceió	14
Figura 5: Espacialização das linhas de ônibus – Município de Rio Largo.....	15
Figura 6: Evolução da demanda de passageiros transportados nas linhas municipais de Maceió por empresa.....	16
Figura 7: Evolução da demanda de passageiros transportados equivalente nas linhas municipais de Maceió por empresa	16
Figura 8: Sinistros por mês na RMM em 2022	17
Figura 9: Sinistros na RMM por dia da semana	18
Figura 10: Tipologia dos sinistros na RMM.....	18
Figura 11: Custo médio por passageiro transportado do sistema CBTU/Maceió	24
Figura 12: Variação mensal da quantidade de passageiros, receita total e custo total	26
Figura 13: Categorias de cartão Vamu	33
Figura 14: Metodologia de cálculo para Investimento Empenhado Total e Investimento Empenhado em Mobilidade Urbana	35

Lista de Tabelas

Tabela 1: Linhas por empresas operadoras	8
Tabela 2: Frota por tipo de serviço	8
Tabela 3: Dados programados para o sistema de transporte coletivo municipal de ônibus – 2015 .	9
Tabela 4: Relação das linhas concorrentes com sobreposição aos trilhos – Sistema Municipal de Maceió	10
Tabela 5: Relação das linhas concorrentes com sobreposição aos trilhos – Sistema Municipal de Rio Largo	12
Tabela 6: Sinistros por município na RMM	18
Tabela 7: Sinistros e óbitos por faixa do dia na RMM.....	19
Tabela 8: Gratuitades e reduções tarifárias do transporte municipal e intermunicipal de Maceió .	21
Tabela 9: Capacidade de investimento da CBTU (em milhão de R\$)	25
Tabela 10: Investimentos anuais da CBTU/Maceió	25
Tabela 11: Tarifas do transporte coletivo metropolitano – linhas de característica urbana (valores vigentes a partir de 08/12/2023).....	28
Tabela 12: Classificação de Área/Setor.....	37
Tabela 13: Classificação CAPAG final	41

1 Introdução

Este Caderno de Apêndices é integrante do relatório D1 – Relatório de Diagnóstico da Região Metropolitana de Maceió – RMM (Volume 4) feito no âmbito do Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (ENMU) e é constituído de dois apêndices.

No Apêndice V são caracterizados os aspectos estruturais da infraestrutura de transportes das RMR apresentando os atributos do sistema viário, os corredores de TPC, terminais e estações, tecnologias veiculares, frota e dos elementos físicos territoriais que interferem na implantação e concepção dos projetos de transporte, além dos aspectos operacionais do TPC, embasando a elaboração dos capítulos 3.4 e 3.5 do Relatório de Diagnóstico.

O Apêndice VI apresenta o conjunto de informações e análises feitas para elaboração do diagnóstico do aspecto financeiro, constante no capítulo 3.6 do Relatório de Diagnóstico.

2 Apêndice V – Aspectos Estruturais e Operacionais

2.1.1 Oferta dos Serviços

2.1.1.1 Rede de Transporte Público Coletivo

A respeito do sistema metropolitano, o estudo do VLT apresenta as informações de número de linhas por empresa, a frota por tipo de serviço (complementar ou convencional) e a demanda por linha. No entanto, o número de linhas por empresa não corresponde às linhas apresentadas na demanda.

O sistema metropolitano, formado por dois tipos de serviço (convencional e complementar) contém 22 linhas de ônibus, operadas principalmente por duas empresas operadoras: a Real Alagoas e a Tropical. Além disso, o sistema conta com uma frota de 169 veículos para atender uma demanda anual de 9.076.548 passageiros transportados.

Tabela 1: Linhas por empresas operadoras

Empresas operadoras	Número de linhas
Outros operadores	9
Real Alagoas	8
Tropical	5
Total	22

Fonte: Elaboração própria a partir de Estudo do VLT- Maceió, 2014.

Tabela 2: Frota por tipo de serviço

Tipo de serviço	Quantidade de veículos
Serviço convencional	63
Serviço complementar	106
Total	169

Fonte: Elaboração própria a partir de Estudo do VLT- Maceió, 2014.

Para 2015, são apresentados dados de oferta por tipo de veículo e tipo de linha. É importante ressaltar que todas as linhas em operação são levadas em consideração, incluindo as linhas corujões. Comparando os anos de 2014 e 2015, observa-se um aumento no número de linhas, frota e produção quilométrica.

Tabela 3: Dados programados para o sistema de transporte coletivo municipal de ônibus – 2015

Lote	Tipo de veículo	Tipo de linha	Extensão Média (km)	Média de viagens DU	Frota	Número de linhas	Produção quilométrica
100	CONVENCIONAL SIMPLES	Comum	35,18	1.018	143	25	12.264.828
	MICROONIBUS	Comum	11,90	175	11	7	760.212
		Corujão	58,57	9	3	3	
200	CONVENCIONAL SIMPLES	Comum	35,34	917	134	24	11.190.708
	MICROONIBUS	Comum	21,58	42	4	1	377.916
		Corujão	59,20	4	1	1	
300	CONVENCIONAL SIMPLES	Comum	34,66	594	75	11	7.022.100
		Corujão	34,80	4	1	1	1.120.476
	MICROONIBUS	Comum	32,83	103	12	3	
400	CONVENCIONAL SIMPLES	Comum	38,00	1.828	280	29	23.137.704
		Corujão	74,33	10	3	3	715.212
	MICROONIBUS	Comum	13,53	168	12	4	
Total			35,37	4.872	679	112	56.589.156

Fonte: Elaboração própria a partir de Licitação do Sistema de Transporte Público – Maceió, 2015.

2.1.1.2 Sobreposição entre sistemas

As linhas concorrentes à CBTU foram classificadas de acordo com a quantidade de estações ferroviárias em que há sobreposição de itinerários de ônibus considerando um raio de 300 metros da estação, da seguinte forma:

- Alta sobreposição: linhas de ônibus com percurso em corredor junto à via do trilho por mais de 3 estações consecutivas;
- Média sobreposição: linhas de ônibus com percurso em corredor junto à via do trilho por 2 ou 3 estações consecutivas; e
- Sobreposição de origem-destino (OD): linhas em trajetos distintos, mas com origem-destino coincidentes com estações da CBTU.

Vale destacar que nos casos que a mesma linha tem alta sobreposição e sobreposição de origem-destino, considerou-se essa linha em ambas as classificações, mesma situação entre média sobreposição e origem-destino. Dessa forma, utilizando a metodologia descrita acima, a análise resultou em algumas linhas de forma duplicada, aparecendo tanto na análise de alta e OD ou média e OD.

As tabelas e figuras apresentam as linhas em questão, por classe de sobreposição, tipo de serviço para cada tipo de sistema de ônibus. A concorrência foi analisada considerando apenas o traçado dos sistemas/linhas.

As imagens a seguir apresentam as linhas concorrentes por sistema de ônibus, sendo:

Não há linhas com alta sobreposição dos trilhos do Sistema Municipal do Maceió;

Tabela 4 e Figura 1 identificam 17 linhas com média sobreposição dos trilhos do Sistema Municipal do Maceió;

Tabela 4 e Figura 2 identificam 2 linhas com sobreposição OD dos trilhos do Sistema Municipal do Maceió.

A Tabela 5 e Figura 3 identificam 3 linhas com média sobreposição dos trilhos do Sistema Municipal de Rio Largo.

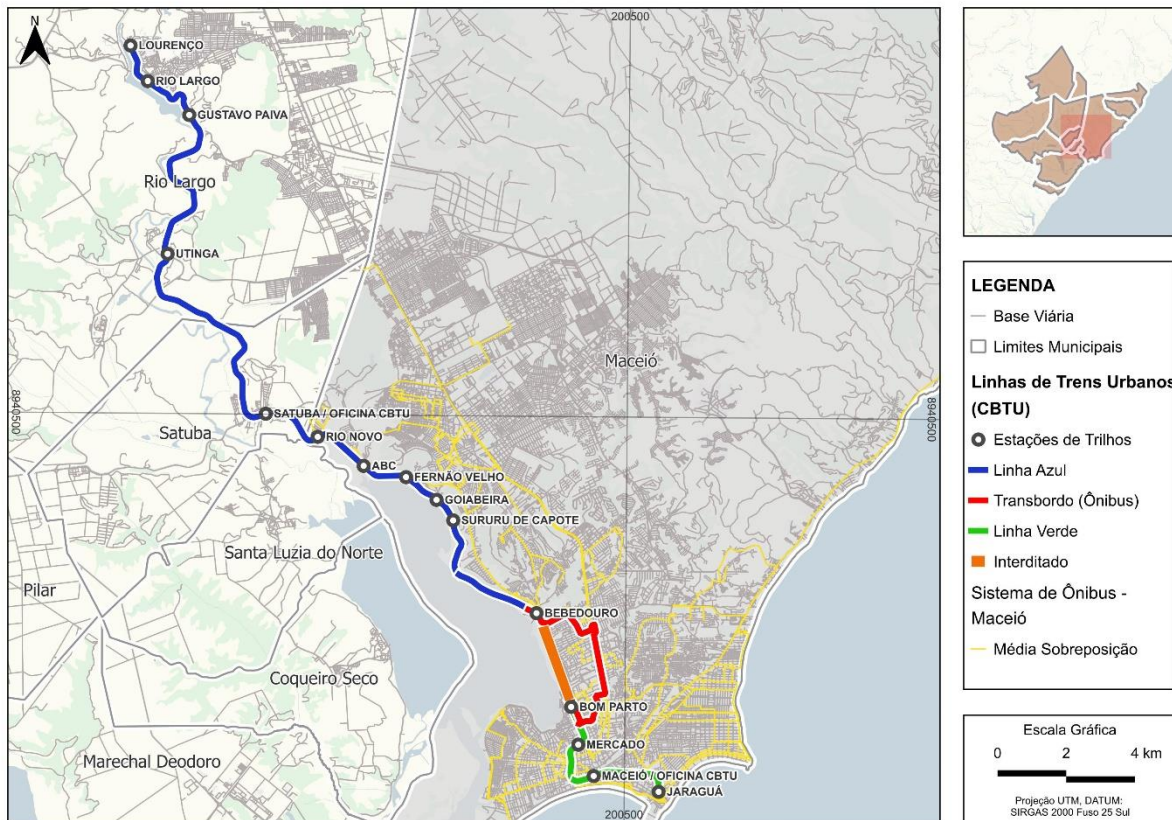
- Não há linhas com alta sobreposição dos trilhos do Sistema Metropolitano;
- Não há linhas com média sobreposição dos trilhos do Sistema Metropolitano;
- Não há linhas com sobreposição OD dos trilhos do Sistema Metropolitano.

Tabela 4: Relação das linhas concorrentes com sobreposição aos trilhos – Sistema Municipal de Maceió

Linha	Tipo de sobreposição	Descrição	Extensão (km)
017	Média	São Jorge - Ponta Verde	28,565
027	Média	Vila Saem - Centro	11,05
057	Média e OD	Rio Novo - via Farol	21,20
058	Média e OD	Fernão Velho - Centro	18,915
069	Média	Clima Bom - Centro	15,49
102	Média	João Sampaio - Trapiche	17,54
108	Média	Clima Bom - Trapiche	22,42
201	Média	Circular 1 - Trapiche	17,70
202	Média	Circular 2 - Trapiche	22,20
210	Média	Verguel - Ponta Verde	11,13
213	Média	Verguel - Ponta Verde	10,43
223	Média	Ipioca - Mercado	38,28
605	Média	Pontal - Iguatemi	18,21
612	Média	Forene - Jatiuca	24,13
711	Média	UFAL - Ponta Verde	27,69
713	Média	Joaquim Leao - Ponta Verde	18,26
715	Média	Rio Novo - Ponta Verde	26,57

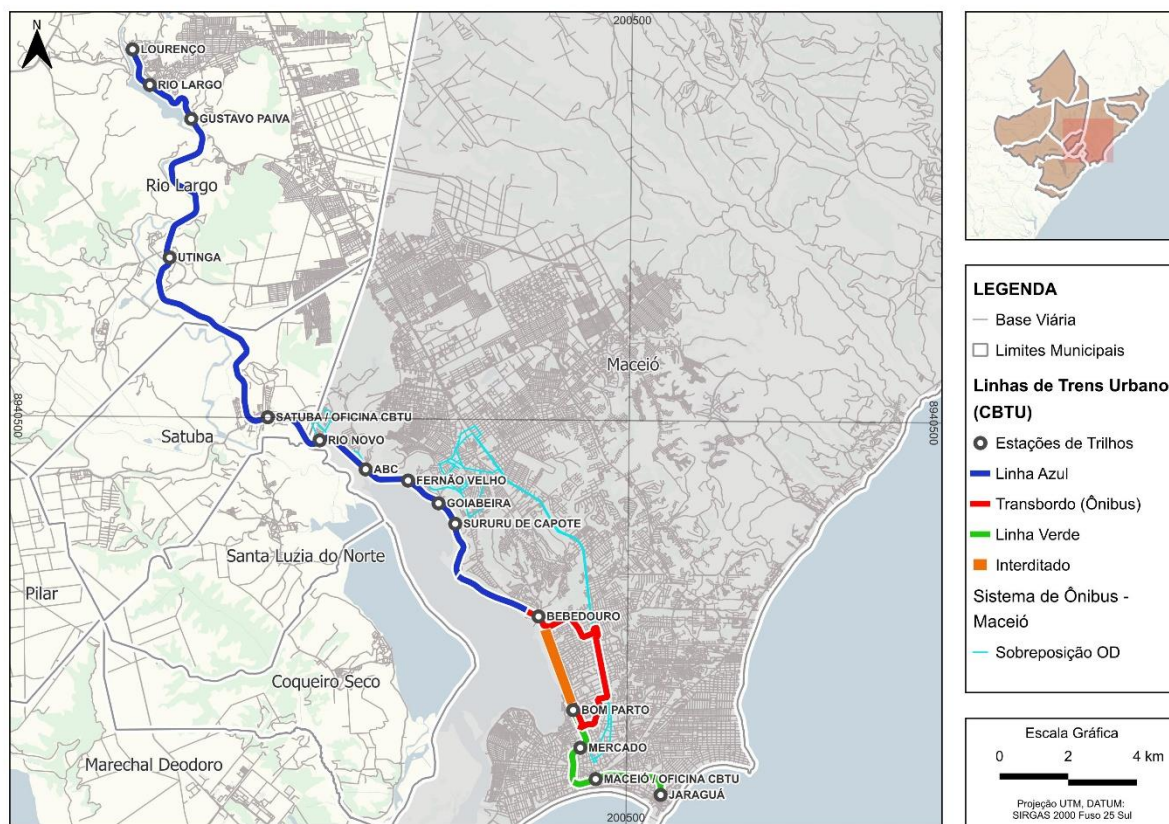
Fonte: Elaboração própria.

Figura 1: Linhas concorrentes com MÉDIA sobreposição aos trilhos (entre 2 e 3 estações) – Sistema Municipal do Maceió



Fonte: Elaboração própria.

Figura 2: Linhas concorrentes com sobreposição OD aos trilhos (origem e destino) – Sistema Municipal do Maceió



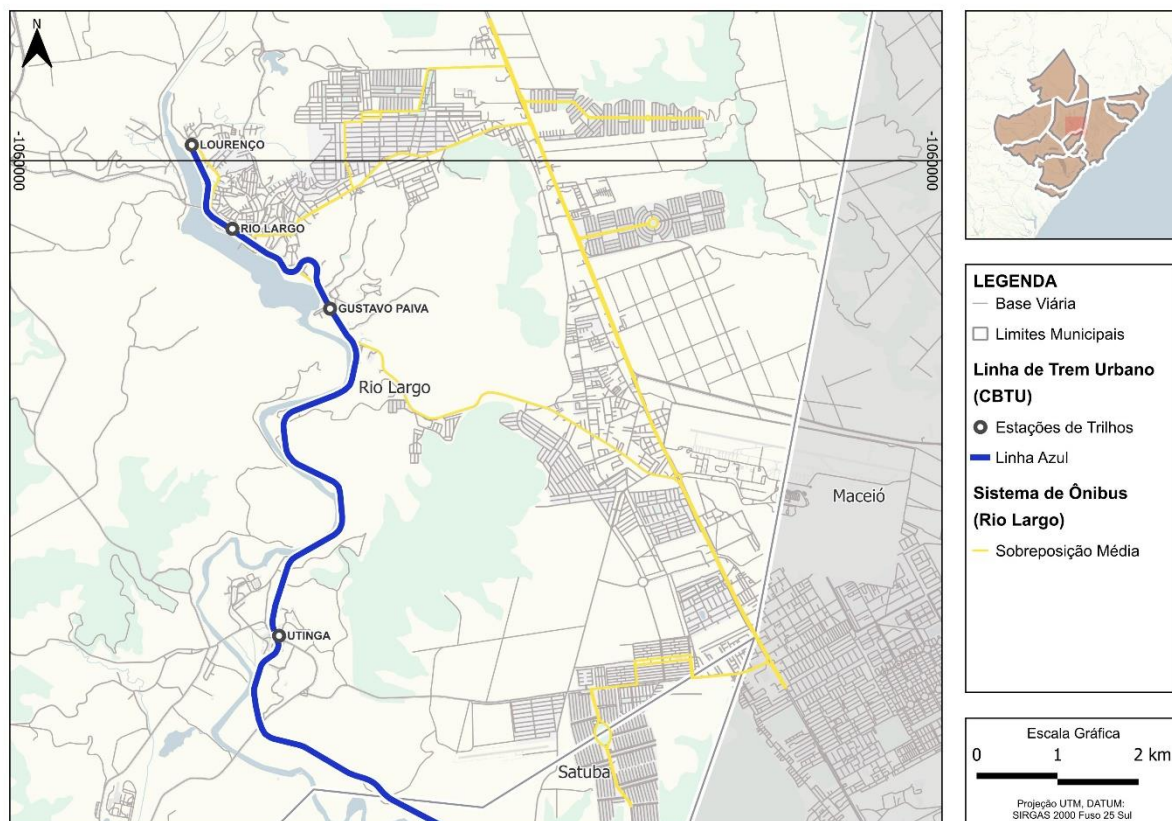
Fonte: Elaboração própria.

Tabela 5: Relação das linhas concorrentes com sobreposição aos trilhos – Sistema Municipal de Rio Largo

Linha	Tipo de sobreposição	Descrição	Extensão (km)
001	Média	Gustavo Paiva/Cruzeiro do Sul	14,95
002	Média	Mata do Rolo/Cruzeiro do Sul	16,52
003	Média	Casas Novas	25,04

Fonte: Elaboração própria.

Figura 3: Linhas concorrentes com MÉDIA sobreposição aos trilhos (entre 2 e 3 estações) – Sistema Municipal de Rio Largo



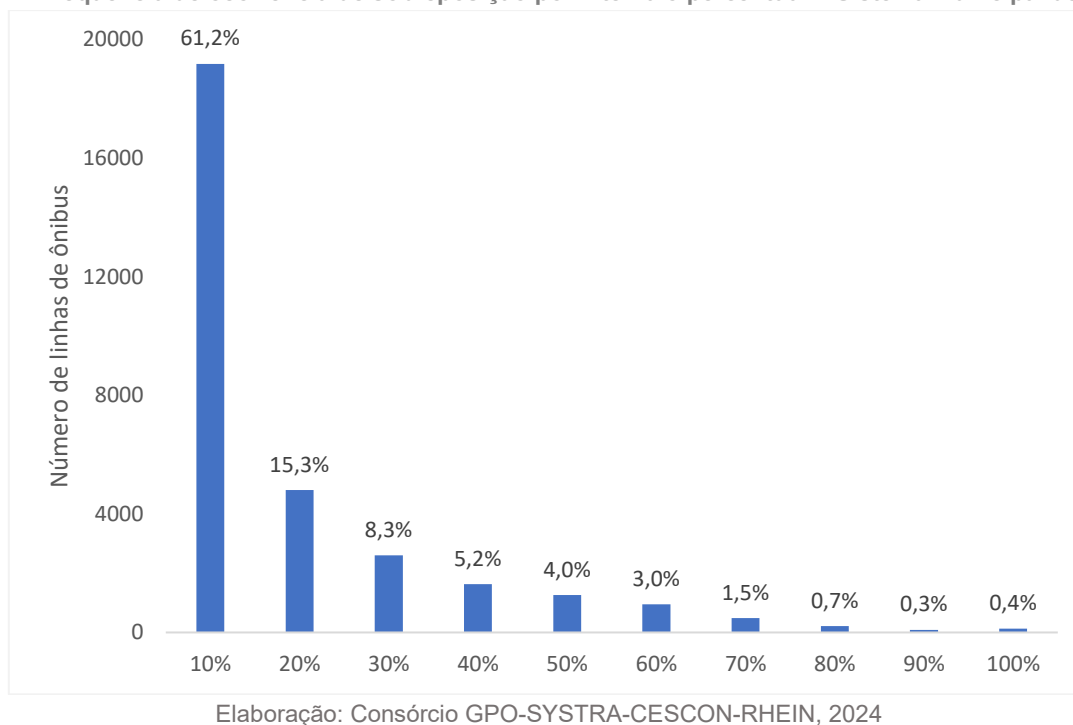
Fonte: Elaboração própria.

Foi realizada uma análise detalhada das sobreposições entre pares de linhas de ônibus. Para cada par de linhas que se sobrepõe em pelo menos um trecho da malha viária, foi calculada a extensão da sobreposição e o percentual que essa sobreposição representa em relação à extensão total de cada linha.

Por exemplo, imagine duas linhas: Linha A, com 10 km de extensão total, e Linha B, com 20 km de extensão total. Se essas linhas compartilham 5 km ao longo de uma avenida, a extensão sobreposta entre elas é de 5 km. Nesse caso, a Linha A tem 50% de sua extensão sobreposta pela Linha B, enquanto a Linha B tem 25% de sua extensão sobreposta pela Linha A.

Os resultados da análise identificaram 15 671 pares de linhas que se sobrepõem em pelo menos um trecho. Desses, 214 pares têm pelo menos uma das linhas com uma sobreposição de 60% ou mais.

Figura 4: Frequência de ocorrência de sobreposição por intervalo percentual – Sistema Municipal de Maceió



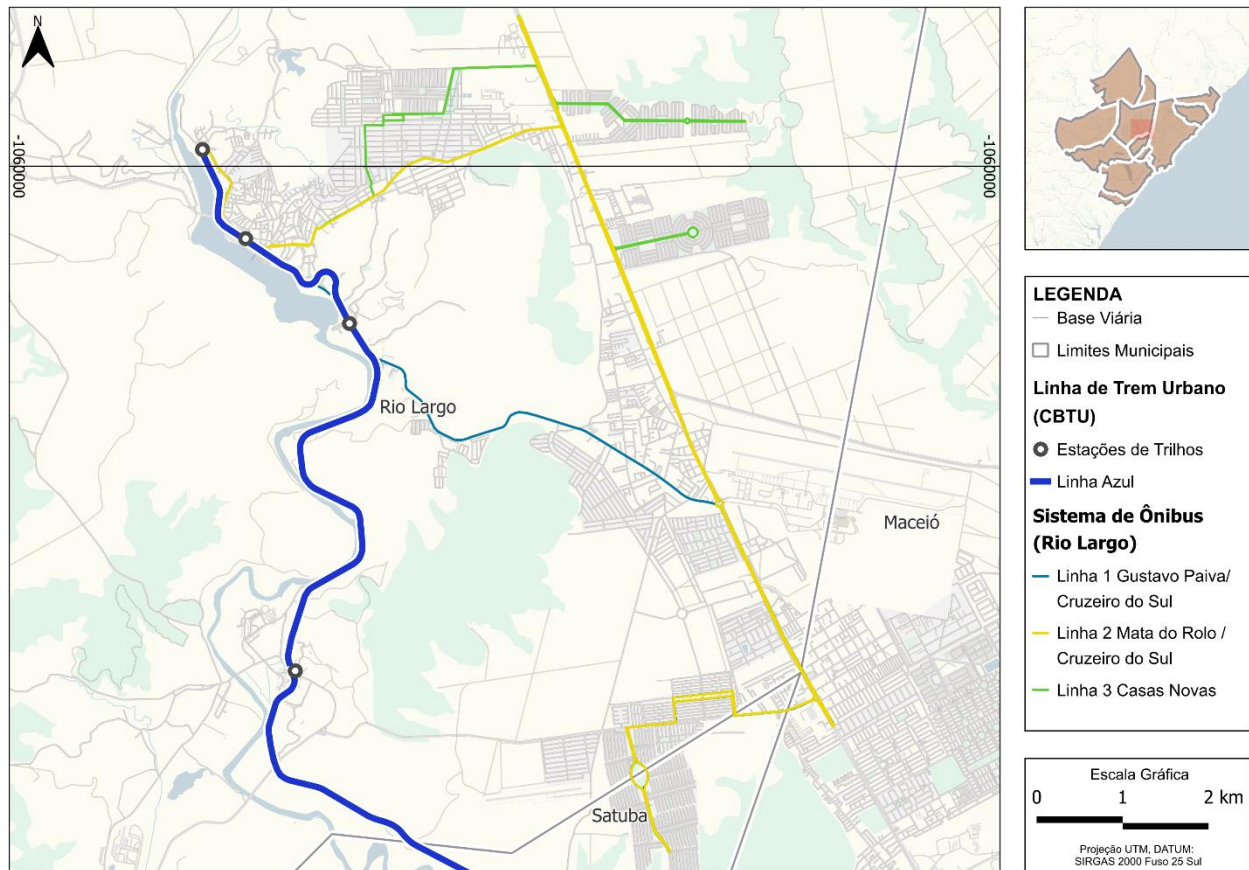
Todas as linhas do sistema metropolitano apresentam no mínimo uma sobreposição com alguma outra linha, resultando em uma extensão total de sobreposição igual a 44 000 km. Em média, uma linha se sobrepõe com 123 outras linhas, sendo a linha 715v3 a com maior número de sobreposição (202 vezes) e a com menor sobreposição a linha 001v1 (4 vezes).

2.1.1.3 Outros sistemas

O sistema de Transporte de Rio Largo, contando com 3 linhas, encontra-se em desenvolvimento. Ainda não se tem uma determinação formal dos pontos de parada, permitindo-se aos usuários de embarcar e desembarcar em qualquer lugar da linha. O Plano de Mobilidade Urbana, em desenvolvimento¹, 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.

¹ Até a data do presente relatório, se teve acesso unicamente à uma minuta do Plano de Mobilidade Urbana de Rio Largo, ainda em realização.

Figura 5: Espacialização das linhas de ônibus – Município de Rio Largo

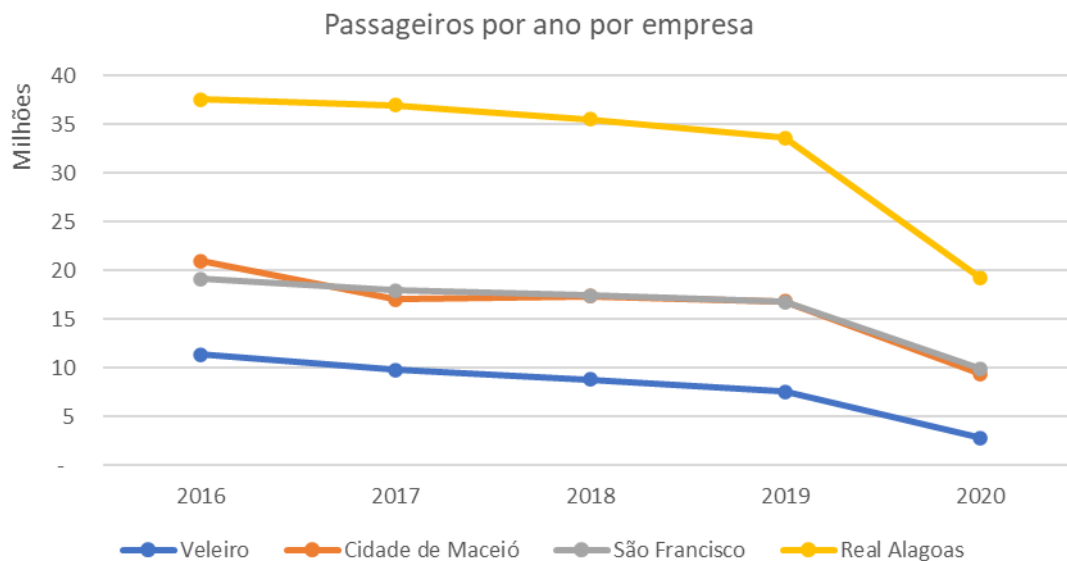


Fonte: Elaboração própria a partir de SMTT, ASTURIL e Associação Nova Rio, 2022.

Os municípios de Barra de Santo Antônio, Barra de São Miguel, Coqueiro Seco, Marechal Deodoro, Messias, Paripueira, Pilar, Santa Luzia do Norte e Satuba não dispõem do serviço regular de transporte público de passageiros ou não disponibilizaram os dados.

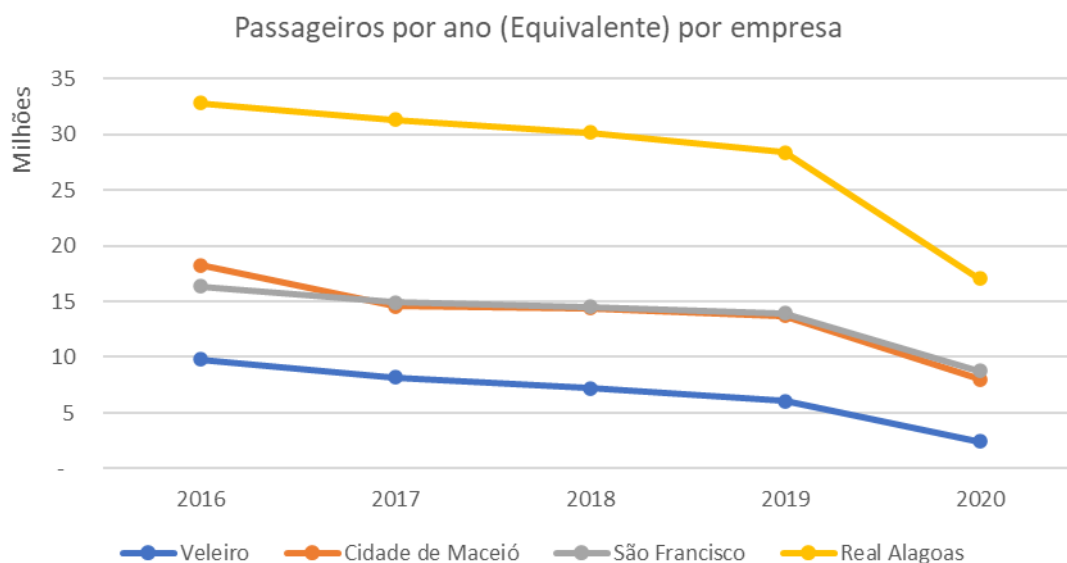
2.1.2 Demanda do TPC

Figura 6: Evolução da demanda de passageiros transportados nas linhas municipais de Maceió por empresa



Fonte: Elaboração própria a partir de DMTT, 2020.

Figura 7: Evolução da demanda de passageiros transportados equivalente nas linhas municipais de Maceió por empresa



Fonte: Elaboração própria a partir de DMTT, 2020.

2.1.3 Deslocamentos Urbanos

Todo o conteúdo necessário para o entendimento deste item está presente no Volume I (Capítulo 3.4.1).

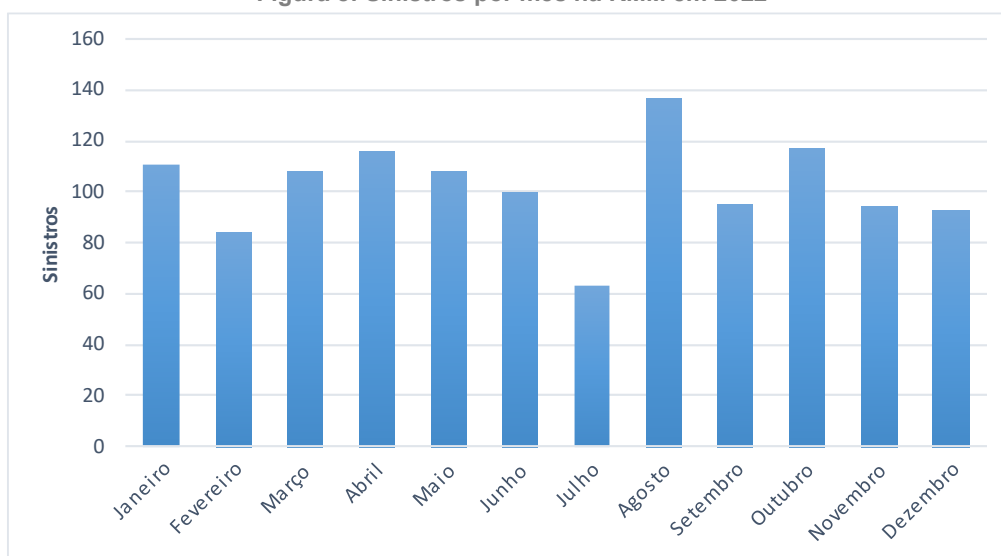
2.1.4 Segurança Viária

A segurança viária é um tópico de extrema importância no contexto da prevenção de acidentes, particularmente aqueles que deixam feridos ou causam fatalidades. Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), em 2019, sinistros de trânsito foram a principal causa de morte de crianças e jovens, de 5 até os 29 anos; sendo que dois terços das mortes ocorreram na população economicamente ativa (18 – 59 anos) e nove em cada dez ocorreu em países de baixa ou média renda².

A análise dos dados de sinistros gerais (fatais e não fatais) é feita com base Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (RENAEST), publicadas na página do Ministério dos Transportes³. Os dados analisados para a RMM compreendem o período de 2022. Ressalta-se que, conforme declarado na página do RENAEST, não constam dados de rodovias federais; e, para alguns estados — não especificados —, os dados estão incompletos entre 2018 e 2022.

A análise da Figura 8 revela variações nos registros de sinistros ao longo do ano, sem um claro padrão de sazonalidade. Os meses com mais ocorrências foram janeiro, agosto e outubro.

Figura 8: Sinistros por mês na RMM em 2022



Fonte: Elaboração própria com dados do RENAEST, 2022.

O total de ocorrências de sinistros por município, no período, pode ser visualizado na Tabela 6. A maior parte dos casos se concentra na capital alagoana (933); contudo, chama atenção o alto índice de sinistros em Marechal Deodoro, que registrou quase 7 vezes mais sinistros do que o município de Rio Largo, mesmo tendo uma população 36% menor. Os dias da semana que mais concentraram ocorrências foram sexta-feira e segunda-feira, com 17% e 16% cada, respectivamente (Figura 9).

² Disponível em: <<https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>>. Acesso em Agosto/2024.

³ Disponível em: <<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/registro-nacional-de-acidentes-e-estatisticas-de-transito>>. Acesso em Agosto/2024.

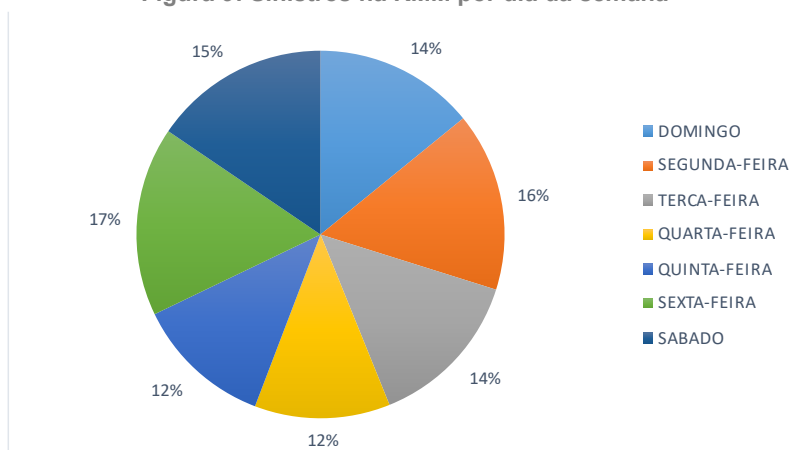
Os tipos mais comuns de sinistros foram as colisões (862 ocorrências), seguido por choques (101 ocorrências) e atropelamento com pedestres (71), conforme exibido na Figura 10.

Tabela 6: Sinistros por município na RMM

Município	Sinistros
Atalaia	12
Barra de Santo Antônio	15
Barra de São Miguel	29
Coqueiro Seco	2
Maceió	933
Marechal Deodoro	157
Messias	5
Paripueira	23
Pilar	15
Rio Largo	23
Santa Luzia do Norte	3
Satuba	9
RMM	1.226

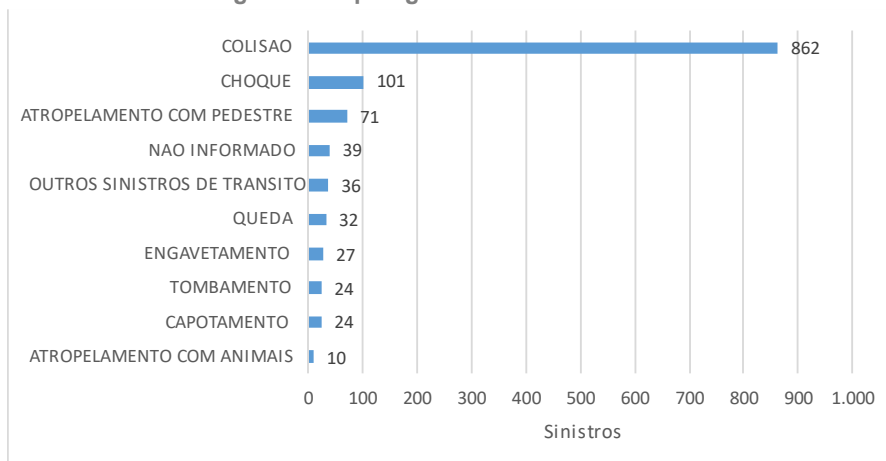
Fonte: Elaboração própria com dados do RENAEST, 2022.

Figura 9: Sinistros na RMM por dia da semana



Fonte: Elaboração própria com dados do RENAEST, 2022.

Figura 10: Tipologia dos sinistros na RMM



Fonte: Elaboração própria com dados do RENAEST, 2022.

Os óbitos foram proporcionalmente maiores durante a noite e principalmente de madrugada do que de manhã e à tarde (Tabela 7), o que é indicativo da necessidade da implementação de medidas que visem mitigar o potencial de fatalidades de sinistros no período noturno.

Tabela 7: Sinistros e óbitos por faixa do dia na RMM

Faixa do dia	Sinistros	Óbitos	%Óbitos/Sinistros
Madrugada	101	33	32,7%
Manhã	412	46	11,2%
Tarde	390	47	12,1%
Noite	300	49	16,3%
Não informado	23	12	52,2%
Total	1.226	187	15,3%

Fonte: Elaboração própria com dados do RENAEST, 2022.

2.1.5 Políticas de Prevenção de Assédio

- **Lei Federal nº 13.718, de 24 de setembro de 2018**, Altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), para tipificar os crimes de importunação sexual e de divulgação de cena de estupro, tornar pública incondicionada a natureza da ação penal dos crimes contra a liberdade sexual e dos crimes sexuais contra vulnerável, estabelecer causas de aumento de pena para esses crimes e definir como causas de aumento de pena o estupro coletivo e o estupro corretivo; e revoga dispositivo do Decreto-Lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941 (Lei das Contravenções Penais). De acordo com essa lei, a importunação sexual no transporte público é considerada um crime contra a dignidade sexual⁴.
- **Projeto de lei municipal nº 7.169/2018**, cria no município de Maceió a campanha permanente de conscientização e enfrentamento do assédio e violência sexual nos transportes públicos, equipamentos e espaços públicos em Maceió. Essa campanha visa combater o assédio e a violência sexual nos espaços públicos da cidade. Seus principais objetivos incluem a elaboração de campanhas educativas, criação de cartilhas explicativas, a formação contínua de servidores públicos, o empoderamento das mulheres para denunciarem os crimes e a divulgação das políticas públicas de apoio às vítimas. A lei também estabelece que o Poder Público e as empresas concessionárias devem fiscalizar o cumprimento da campanha e encaminhar denúncias ao Poder Judiciário. Além disso, a campanha será veiculada em pontos estratégicos da cidade, como paradas de ônibus, escolas, unidades de saúde e shoppings, com a afixação de placas com mensagens de conscientização. O Poder Executivo de Maceió terá 30 dias após a publicação da lei para regulamentá-la por decreto.

⁴ SANTOS, A. L. SILVA, O. H. R. SANTOS, W. V. SANTOS, T. R. A LEI DE IMPORTUNAÇÃO SEXUAL E SUA EFETIVIDADE NA PROTEÇÃO DAS PASSAGEIRAS DO TRANSPORTE PÚBLICO BRASILEIRO. Revista ft. Saúde Coletiva, Volume 27 – Edição 122/maio/2023.

- A Prefeitura de Maceió, em parceria com o Sindicato das Empresas de Transporte Urbano de Passageiros de Maceió (Sinturb), lançou em 2022 a campanha contra a importunação sexual nos ônibus, intitulada “No transporte público, dê lugar ao respeito”. A iniciativa tem como objetivo incentivar as mulheres a denunciarem esse tipo de crime, oferecendo canais como o Disque-Denúncia, o Ligue 180, o Centro Especializado de Atendimento à Mulher e Direitos Humanos, além das Delegacias de Defesa da Mulher. A campanha de conscientização é divulgada por meio de cartazes nos ônibus e terminais, outdoors e nas redes sociais.

Além de promover a conscientização, o Sinturb realiza capacitações com os motoristas de ônibus, orientando-os sobre como agir em casos de assédio e importunação sexual. O sindicato também oferece a opção do "botão do pânico" no aplicativo CittaMobi, permitindo que os usuários reportem ocorrências de assédio de forma rápida e discreta. As capacitações incluem instruções sobre como prestar apoio à vítima e, se necessário, seguir até a delegacia para registrar o boletim de ocorrência, garantindo assim um atendimento adequado e a segurança das passageiras.

O Sindicato das Empresas de Transporte Urbano de Passageiros de Maceió (Sinturb) lançou a campanha “O assédio não é passageiro – Importunador, sua próxima parada é na cadeia” em agosto de 2024. A campanha ganhou reforço com a parceria do Eufêmea, um portal de conteúdo feminino que abordará o tema em matérias e vídeos, trazendo relatos de vítimas e orientações sobre como agir em casos de importunação sexual.

3 Apêndice VI – Aspectos financeiros

3.1 Aspectos Econômico-Financeiros do TPC

3.1.1 Direitos e benefícios aos usuários (gratuidades e reduções)

Em relação à Política Tarifária, a análise apresenta também uma síntese sobre direitos e benefícios de usuários para descontos parciais ou integrais na tarifa pública, mesmo que não seja possível analisar o percentual e perfil de passageiros com direitos a gratuidades transportados nos sistemas de transporte da RM de Maceió, por conta de indisponibilidade de dados. A gratuidade no transporte coletivo promove a inclusão social de determinadas pessoas, através do incentivo à busca por atividades, e é comum no transporte público coletivo de passageiros a prática de conceder gratuidades ou redução tarifária a determinadas categorias de usuário como idosos, gestantes, estudantes etc.

Segundo o estudo (NTU, 2005), tanto as gratuidades como as reduções tarifárias podem ser analisadas sob três aspectos: quem estabelece (motivos), quem arca e quem controla (instrumentos de controle):

Quem estabelece (motivos): Os benefícios obrigatórios por lei não são necessariamente de competência dos órgãos de gestão de transporte;

Quem arca: embora a legislação vede a criação de gratuidade sem a correspondente indicação da fonte de custeio, Constituição Federal (art. 112, parágrafo 2º.) e Lei nº 9.074/1995 (art. 35). A situação mais frequente, que fere os dispositivos legais, é a concessão de benefícios sem o consenso preciso sobre a responsabilidade pela cobertura de seus custos;

Quem controla: gestores ou operadores, muitas vezes apenas por amostragem de dados. Com o advento da bilhetagem eletrônica, é possível melhorar a qualidade e controle destas informações.

De acordo com a própria Carta Magna, está instituído o benefício de gratuidade para os idosos acima de 65 anos no transporte urbano. Essa gratuidade é válida em todo território nacional e o custeio se dá por subsídio cruzado. No âmbito federal, tem-se a Lei n.º 8.899, de 29 de junho de 1994, que concede passe livre às pessoas com deficiência, comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual.

Tabela 8: Gratuidades e reduções tarifárias do transporte municipal e intermunicipal de Maceió

Quem recebe	Tipo de benefício	Quem estabelece	Quem arca
Crianças até 6 anos de idade (desde que não ocupe poltrona)	Gratuidade no de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional semiurbano de passageiros	Governo Federal - Artigo 6º da Resolução N.º 1.383/2006 ANTT	Sistema – valores arcados pelos passageiros pagantes (dentro da tarifa)

Quem recebe	Tipo de benefício	Quem estabelece	Quem arca
Funcionário dos Correios	Gratuidade nos sistemas municipais e intermunicipais	Governo Federal - Decreto - Lei Nº 3.326/41	Governo Federal
Policiais militares e bombeiros militares	Gratuidade nos sistemas intermunicipais	Governo Federal - Lei Federal N.º 3544-B/2008	Sistema – valores arcados pelos passageiros pagantes (dentro da tarifa)
Idosos (65+)	Gratuidade nos sistemas municipais e intermunicipais	Governo Federal - Lei Federal N.º 10.741/2003	Sistema – valores arcados pelos passageiros pagantes (dentro da tarifa)
Idosos (60+) com renda igual ou inferior a dois salários-mínimos	Gratuidade nos sistemas intermunicipais	Estado De Alagoas - Lei Estadual N.º 7.503/2013 Decreto N.º 96.185/2024	
Pessoas obesas com renda familiar mensal inferior a 2 SMs	Gratuidade no sistema municipal de Maceió	Município - Lei Nº 7.444/2023.	
Pessoas com deficiência ou patologias crônicas com renda familiar até 6 SMs	Gratuidade no sistema municipal de Maceió	Município - Lei Nº 6384/2015	
Pessoas com deficiência ou doenças incapacitantes inscritas no CadÚnico - Cadastro Único para Programas Sociais e com renda familiar até 2 SMs	Gratuidade no sistema municipal de Maceió	Município - Lei Nº 6370/2015 Lei Nº 6663/2017	
Todos os usuários	Gratuidade no sistema municipal de Maceió aos domingos	Município - Lei Nº 7.149 /2022 Decreto N.º 9.194/2022	Município - Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito - SMTT de Maceió
Todos os usuários	50% de desconto no sistema municipal de Maceió aos domingos	Município - Lei Nº 6.663/2017 Decreto Nº 8447/2017	
Estudantes de ensino fundamental da rede pública municipal de ensino de Maceió	Gratuidade no sistema municipal de Maceió	Município - Lei Nº 3230/1984	

Fonte: Elaboração própria.

As legislações sobre gratuidades no transporte coletivo para a RM de Maceió garantem gratuidade a idosos nos sistemas municipal e intermunicipal, entretanto somente este grupo de usuários possuem direito à gratuidade indistintamente para os dois sistemas. Apesar das gratuidades no sistema intermunicipal ficarem restritas às pessoas idosas, no sistema municipal de Maceió já se nota uma ampliação de gratuidades ao longo dos anos para pessoas obesas e pessoas com deficiência, desde que possuam baixa renda, bem como estudantes de ensino fundamental da rede pública de Maceió. Em Maceió, de 2017 em diante, iniciou-se programas visando a redução de tarifas do transporte público coletivo aos domingos, inicialmente com desconto de 50% da tarifa (2017) e, posteriormente, desconto total de tarifa (2022) aos domingos.

De acordo com os dados do Estudo do VLT de Maceió, de 2014, e a análise dos dados de demanda, apresentada no capítulo 3.5.2 do Volume 1, a maior parte dos passageiros do transporte coletivo municipal de Maceió é composta por pagantes, representando aproximadamente 83,66% do total de passageiros. Os estudantes pagantes correspondem a cerca de 10,40% do total de usuários, enquanto os passageiros gratuitos representam 5,94%. Os estudantes pagantes são aqueles que arcam com 50% da tarifa, após atingirem o limite de 44 créditos gratuitos mensais. Dessa forma, ao somar os percentuais de estudantes pagantes e passageiros gratuitos, encontramos que aproximadamente 16,34% dos passageiros totais do sistema municipal se beneficiam de descontos ou gratuidades no sistema.

3.1.2 Custo médio por passageiro transportado nos sistemas da RMM

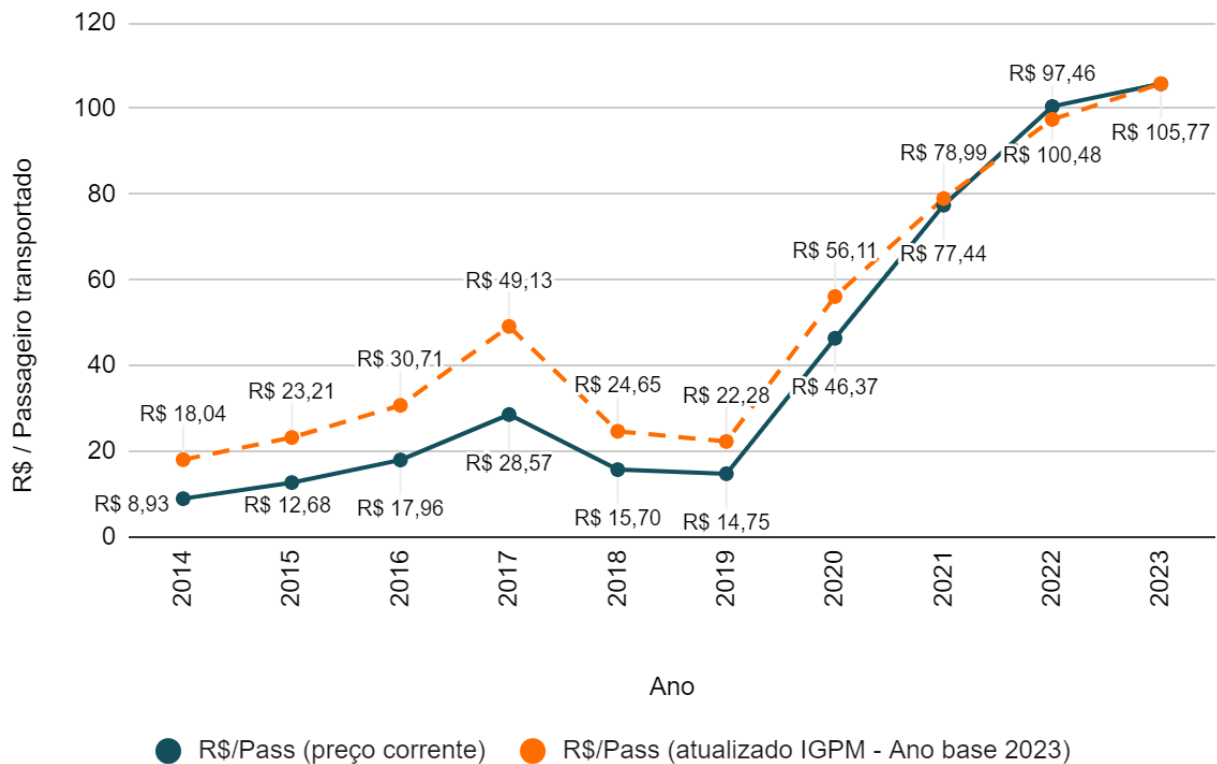
Se analisado o custo médio do sistema por passageiro transportado no sistema CBTU de Maceió, nota-se que desde 2019 o custo tem sido cada vez maior. Nota-se que o custo operacional desde 2020 pouco variou se observado os valores com atualização monetária, entretanto a redução drástica da demanda de 2019 em diante é um fator que aumenta o custo por passageiro transportado. No sistema CBTU/Maceió, o custo médio por passageiro transportado em 2023 foi de R\$ 105,7, valor bastante superior à média histórica em R\$42,9.

Tabela: Custo médio por passageiro transportado do sistema CBTU/Maceió

Ano	R\$/Pass (preço corrente)	R\$/Pass (atualizado IGPM - Ano base 2023)
2014	R\$ 8,93	R\$ 18,04
2015	R\$ 12,68	R\$ 23,21
2016	R\$ 17,96	R\$ 30,71
2017	R\$ 28,57	R\$ 49,13
2018	R\$ 15,70	R\$ 24,65
2019	R\$ 14,75	R\$ 22,28
2020	R\$ 46,37	R\$ 56,11
2021	R\$ 77,44	R\$ 78,99
2022	R\$ 100,48	R\$ 97,46
2023	R\$ 105,77	R\$ 105,77
Média	R\$ 42,87	R\$ 50,64

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Relatório anual de Gestão/CBTU

Figura 11: Custo médio por passageiro transportado do sistema CBTU/Maceió



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Relatório anual de Gestão/CBTU

3.1.3 Investimento

Os dados de Relatórios de Gestão e balanço contábil anual da CBTU apresentam dados contábeis para todos os sistemas, sem distinção. Optou-se em uma primeira análise estimar a capacidade de investimento da companhia para todos os sistemas em operação.

O “Capital Imobilizado” corresponde aos Bens Móveis e Imóveis necessários à operação dos sistemas da CBTU, bem como aqueles voltados à administração da empresa. De forma detalhada, trata-se de terrenos, edificações, instalações, equipamentos de transporte ferroviário, e veículos. Já as “Imobilizações em Andamento” representam os investimentos em obras e aquisições cujos contratos estão em execução.

Em 2023, o capital imobilizado totalizou R\$ 2,2 bilhões, e nota-se desde 2015 uma queda constante do capital imobilizado anualmente pela Companhia. Da mesma forma, nota-se uma redução constante das imobilizações em andamento, chegando a R\$ 361 milhões em 2023 para todos os sistemas da CBTU.

De 2015 a 2023, a Companhia investiu em imobilizações aproximadamente 42% do total de capital imobilizado.

Tabela 9: Capacidade de investimento da CBTU (em milhão de R\$)

Ano	Capital Imobilizado (preço corrente)	Capital Imobilizado (atualizado IGPM - Ano base 2023)	Imobilizações em Andamento (preço corrente)	Imobilizações em Andamento (atualizado IGPM - Ano base 2023)	% de imobilizações em andamento do total de capital imobilizado
2015	R\$ 3.960	R\$ 7.246	R\$ 1.572	R\$ 2.876	40%
2016	R\$ 3.938	R\$ 6.734	R\$ 1.593	R\$ 2.724	40%
2017	R\$ 3.950	R\$ 6.794	R\$ 1.630	R\$ 2.804	41%
2018	R\$ 3.896	R\$ 6.117	R\$ 1.560	R\$ 2.450	40%
2019	R\$ 2.642	R\$ 3.989	R\$ 1.559	R\$ 2.354	59%
2020	R\$ 2.489	R\$ 3.011	R\$ 1.566	R\$ 1.895	63%
2021	R\$ 2.457	R\$ 2.506	R\$ 904	R\$ 922	37%
2022	R\$ 2.299	R\$ 2.230	R\$ 977	R\$ 947	42%
2023	R\$ 2.203	R\$ 2.203	R\$ 361	R\$ 361	16%

Fonte: Elaboração própria a partir de dados de Relatórios de Gestão e balanço contábil anual

Para o sistema CBTU/Maceió, dados coletados indicam o montante de investimentos entre 2020 e 2022. Em média, são investidos R\$ 1,2 milhões anuais neste sistema e nota-se que em 2022 foram investidos R\$ 3 milhões no sistema CBTU/Maceió.

Tabela 10: Investimentos anuais da CBTU/Maceió

Tipo de custo	2020	2021	2022
Investimentos	R\$ 530.543	R\$ 15.626	R\$ 3.045.690

Fonte: Elaboração própria a partir de dados recebidos da Administração CBTU/Maceió

3.1.4 Sistemas de Arrecadação, Bilhetagem e Política Tarifária

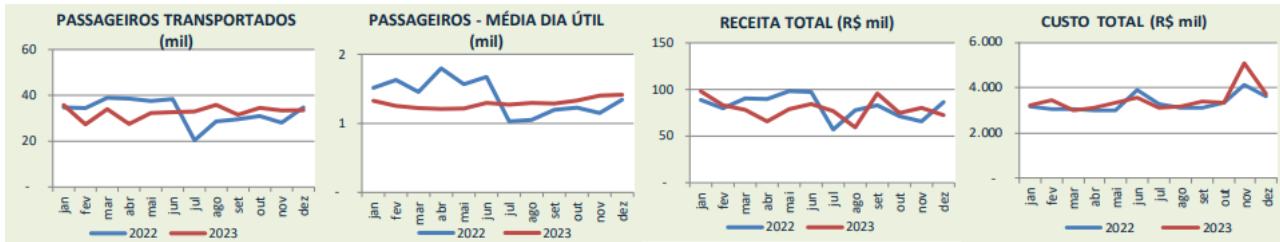
3.1.4.1 Transporte ferroviário

O nível de preço e a forma de cobrança das tarifas públicas, aquelas cobradas dos usuários, pelos serviços dos trilhos são estabelecidos pela CBTU, por meio de uma tarifa única para todas as linhas. Segundo dados do Relatório Mensal de Orçamento e Gestão – GEORC 2024⁵, a tarifa pública é única de R\$ 2,50 e não há integração tarifária com os sistemas de transporte por ônibus. O Relatório de Atividades da CBTU do 4º semestre de 2023⁶, mostrou que em Maceió a receita total arrecadada no ano foi da ordem de R\$ 955 mil e o custo de R\$ 41,4 milhões, sendo, portanto, a taxa de cobertura plena de 2,3%. Da receita total, 92% correspondem à receita operacional e 8% à receita não operacional. Os gráficos que apresentam a variação mensal da quantidade de passageiros transportados ao mês, média de passageiros nos dias úteis, receita total e custo total são mostrados na Figura 12

⁵ Disponível em: <https://www.cbtu.gov.br/images/cepro/orcamentogestao/2024/Apresentao_ROG_2024_-_Janeiro.pdf>. Acesso em dezembro/2024.

⁶ Disponível em: <https://www.cbtu.gov.br/images/gaplo/atividadesmensal/RELATORIO_ATIVIDADES_4_trimestre_2023.pdf>. Acesso em dezembro/2024.

Figura 12: Variação mensal da quantidade de passageiros, receita total e custo total



Fonte: Elaboração própria a partir do Relatório de Atividades da CBTU do 4º semestre de 2023.

3.1.4.2 Transporte de ônibus metropolitano

A política tarifária do Sistema de Transporte Público Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado de Alagoas é definida nos editais de Concorrência, n.º AMGESP-004/2009 e n.º AMGESP-005/2009, e no regulamento do sistema. Dentre as previsões do Edital de Concorrência do Serviço Convencional, n.º AMGESP-004/2009, estão as seguintes:

22.1. O serviço de transporte prestado pela Concessionária será remunerado pela receita tarifária arrecadada através de cobrança direta junto ao usuário observando-se as tarifas fixadas pela ARSAL, e as condições previstas no Edital.

22.2. As tarifas vigentes apresentadas no Anexo I, são reconhecidas pelas Licitantes como referencial para a adequada remuneração pela prestação do serviço objeto da presente licitação.

22.3. A tarifa, os critérios e a periodicidade de sua atualização são estabelecidas pela ARSAL, de conformidade com a política tarifária, observadas as normas legais e regulamentares pertinentes a respeito do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Já o Edital de Concorrência do Serviço Complementar, n.º AMGESP-005/2009 prevê:

20.1. O serviço de transporte prestado pela Permissionária será remunerado pela receita tarifária arrecadada através de cobrança direta junto ao usuário observando-se as tarifas fixadas pela ARSAL, e as condições previstas no Edital.

20.2. As tarifas vigentes apresentadas no Anexo I, são reconhecidas pelas Licitantes como referencial para a adequada remuneração pela prestação do serviço objeto da presente licitação.

20.3. A tarifa, os critérios e a periodicidade de sua atualização serão estabelecidos pela ARSAL, de conformidade com a política tarifária, observadas as normas legais e regulamentares pertinentes a respeito do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

20.4. A tarifa estipulada para o Serviço Complementar (Troncal, Alimentador e Semi-Urbano) do Sistema de Transporte Público Intermunicipal de Passageiros do Estado de Alagoas visa aferir a justa remuneração ao capital empregado, assegurando o equilíbrio econômico-

financeiro do Contrato de Permissão. As tarifas do Serviço Complementar, como sendo um serviço diferenciado, nunca deverão ser inferiores às praticadas pelo Serviço Convencional.

20.5. As tarifas fixadas pela ARSAL constituem o valor da passagem a ser cobrada do usuário, sendo vedada a cobrança de qualquer importância além do preço da passagem, salvo as taxas oficiais diretamente relacionados com a prestação dos serviços, cujo valor seja fixado de maneira uniforme, por critério de utilização, bem como o seguro facultativo de acidentes pessoais.

20.6. É permitida a prática de preços promocionais, desde que, seja de conformidade com as normas estabelecidas pela ARSAL.

O Regulamento Unificado do Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros aprovado pela Resolução ARSAL n.º 15, de 02 de setembro de 2016, trata dos aspectos da tarifa nos Artigos 57 a 64. Dentre as principais definições estão:

Art. 58. A ARSAL estabelecerá o método para a determinação das tarifas, considerando os seguintes aspectos:

I - os princípios e critérios econômicos do modelo tarifário e de remuneração das operadoras;

II - o padrão do serviço prestado;

III - a coleta de dados e a prestação de informações pelas delegatárias, por meio de procedimentos uniformes;

IV - os mecanismos de controle que garantam a confiabilidade das informações;

V - o transporte de encomendas; e

VI - a existência de autorização para realização de seccionamento.

...

§ 3º Serão fixadas tarifas diferenciadas, de acordo com a classificação funcional do serviço, linhas e seus respectivos pisos.

Art. 59. A ARSAL adotará os critérios de reajuste dos coeficientes tarifários, usados pela ANTT, enquanto não dispuser de estudos e planilha tarifaria próprios.

...

Art. 64. As tarifas do Serviço Complementar e Convencional serão fixadas de acordo com a metodologia de cálculo próprio, observando-se que o valor definido para o Serviço Complementar não seja inferior ao Serviço Convencional.

Além dos editais de concorrência, para que houvesse uma continuidade e manutenção dos serviços convencionais e complementares do sistema metropolitano, ainda são feitos contratos de autorização provisória com os operadores.

O **valor da tarifa** é diferenciado por linha, tendo sido identificados 23 níveis distintos, entre R\$ 5,00 e R\$ 15,00 (exceto tarifas promocionais), para um conjunto de 33 linhas dos serviços convencional e complementar (Tabela 11). As tarifas vigentes foram homologadas pela Resolução ARSAL n.º 119, de 07 de novembro de 2023 e Resolução ARSAL n.º 120, de 07 de novembro de 2023, republicadas em 21 de fevereiro de 2024.

Tabela 11: Tarifas do transporte coletivo metropolitano – linhas de característica urbana (valores vigentes a partir de 08/12/2023)

Linha	Convencional	Complementar
Aeroporto - Maceió (Ponta Verde) Via Fern. Lima	R\$ 6,75	–
Aeroporto - Maceió (Rodoviária) Via Expressa	R\$ 6,35	–
Atalaia - Maceió (Via Chã Do Pilar)	–	R\$ 11,00
Atalaia - Maceió (Via Polo)	–	R\$ 11,00
Barra De Santo Antônio - Maceió	R\$ 8,80	R\$ 8,90
Barra De São Miguel - Maceió	R\$ 7,00 ⁷	R\$ 8,05
Canafístula Do Cipriano - Arapiraca	R\$ 6,55	R\$ 7,00
Coité Do Nóia – Arapiraca	R\$ 5,00	R\$ 7,50
Conjunto Antonio Lins - Maceio (Centro)	R\$ 5,75	–
Conjunto Antonio Lins - Maceio (Ponta Verde)	R\$ 6,75	–
Coqueiro Seco - Maceió (Via Satuba)	R\$ 7,00 ⁷	R\$ 8,05
Craíbas – Arapiraca	–	R\$ 8,00
Cruzeiro Do Sul – Maceió	R\$ 5,75	R\$ 5,85
Cruzeiro Do Sul - Maceió (Via Ponta Verde)	R\$ 6,75	–
Feira Grande – Arapiraca	R\$ 5,90	R\$ 6,50
Folha Miúda – Arapiraca	–	R\$ 6,00
Girau Do Ponciano - Arapiraca	–	R\$ 8,00
Jarbas Oiticica - Maceió (Via Fernandes Lima)	R\$ 5,75	–
Lagoa Da Canoa – Arapiraca	R\$ 5,90	R\$ 6,00
Limoeiro De Anadia - Arapiraca	–	R\$ 7,50
Marechal Deodoro – Maceió	R\$ 7,00 ⁷	R\$ 7,30
Massagueira - Maceió (Via B. Nova E Sta. Rita)	R\$ 5,50 ⁷	–
Messias – Maceió	–	R\$ 9,75
Murici - Maceió Metropolitano	–	R\$ 15,00
Paripueira – Maceió	R\$ 7,20	–
Pilar - Maceió (Via Polocloroquimico)	R\$ 7,00 ⁷	R\$ 10,40
Pilar - Maceió (Via Satuba)	R\$ 7,00 ⁷	R\$ 9,65
Rio Largo (Via Gustavo Paiva) - Maceió	R\$ 6,75	R\$ 7,00
Rio Largo (Via Mata Do Rolo) - Maceió	R\$ 6,75	R\$ 7,00
Santa Luzia Do Norte - Maceió	R\$ 6,75	–
Traipú – Arapiraca	R\$ 9,50	R\$ 15,00
Traipú - Arapiraca (Via Olho D'Água da Cerca)	–	R\$ 15,00

Fonte: Elaboração própria a partir de Resolução ARSAL n.º 119, de 07/11/2023 e Resolução ARSAL n.º 120, de 07/11/2023.

⁷ Tarifa promocional.

Possuem direito à **gratuidade** as seguintes categorias de passageiros:

- Idosos a partir de 60 anos de idade, nos termos da lei n.º 7.503, de 14 de junho de 2013 e do Decreto n.º 96.185, de 27 de março de 2024; e
- Pessoas com deficiência ou patologia crônica, nos termos Lei n.º 5.807 de 31 de janeiro de 1996 e do Decreto n.º 37.203 de 01 de agosto de 1997.

O **Sistema de Bilhetagem Eletrônica** no sistema de transporte intermunicipal é regulamentado pela portaria Resolução ARSAL n.º 5, de 2 de março de 2020. A resolução obriga que as permissionárias e concessionárias a implantar o sistema de bilhetagem eletrônica tanto no serviço convencional quanto no complementar com cartões inteligentes sem contato de acordo com a ISSO/1EC14443. São definidos os seguintes tipos de cartão ao usuário:

- Cartão Cidadão: cartão utilizado pelos usuários no sistema de transporte coletivo para pagamento de passagem, com possibilidade de integração, podendo ser identificado ou não;
- Cartão Especial: cartão personalizado utilizado pelos beneficiários de gratuidade, podendo possuir dispositivo de verificação de autenticidade através de características biométricas do beneficiário;
- Cartão Vale Transporte (VT): cartão onde serão carregados os créditos eletrônicos adquiridos como vale transporte;
- Cartões Promocionais: cartão onde serão carregados os créditos eletrônicos para promoções de eventos, períodos e outros.

AARSAL concede dois tipos de cartão com benefício de gratuidade:

- Carteira de Passe Livre: Concede à pessoa com deficiência passe livre no sistema de transporte coletivo intermunicipal, de acordo com o Decreto n.º 37.203, de 01 de agosto de 1997. Regulamenta a concessão a pessoas carentes com deficiência, de passe livre no sistema de transporte intermunicipal coletivo de passageiros.
- Cartão da Pessoa Idosa: A pessoa idosa tem garantido, pelo Decreto N.º 33826 de 16/06/2014, o direito de viajar gratuitamente, ou com desconto, no transporte intermunicipal. O idoso, a partir de 60 anos, que tenha renda familiar até dois salários mínimos, terá à disposição dois assentos reservados (se ocupados, deve ser concedido o desconto de 50% no valor das passagens).

3.1.4.3 Transporte de ônibus municipal

O Edital de Concorrência Nacional CEL-SMG n.º 01/2015 referente à concessão do serviço de transporte público coletivo de passageiros no município de **Maceió** define alguns dos aspectos da política tarifária do município, dentre os quais se destacam:

2. REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA

2.1. A remuneração da CONCESSIONÁRIA será proveniente da RECEITA TARIFÁRIA, e eventuais subsídios conferidos pelo PODER CONCEDENTE.

2.1.1. A RECEITA TARIFÁRIA inicial da CONCESSÃO terá como referencial o valor de TARIFA PÚBLICA atualmente em vigor, equivalente a R\$2,75 (dois reais, e setenta e cinco centavos);

2.1.2. Na hipótese de a RECEITA TARIFÁRIA não ser suficiente para remunerar o serviço concedido, deverá o PODER CONCEDENTE adotar os mecanismos previstos no item 3, abaixo, de modo a garantir a manutenção do equilíbrio-econômico-financeiro da CONCESSÃO.

...

2.4. A CONCESSIONÁRIA poderá explorar fontes alternativas, acessórias e complementares de receita e empreendimentos associados à CONCESSÃO, (i) dos contratos de publicidade que vierem a ser firmados pela CONCESSIONÁRIA, nos termos da legislação e da regulamentação vigente, mediante prévia comunicação ao PODER CONCEDENTE; bem como (ii) demais atividades que não comprometam a segurança da operação e os padrões de qualidade do serviço concedido. Tais receitas não se integrarão à remuneração contratual.

...

3. DA MANUTENÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DA CONCESSÃO

3.1. Como forma de manutenção da expressão financeira da TARIFA DE REMUNERAÇÃO, é assegurado à CONCESSIONÁRIA o reajuste anual da TARIFA DE REMUNERAÇÃO, a ser concedido, de forma automática, por ato do PODER CONCEDENTE, segundo fórmula paramétrica definida em CONTRATO.

3.1.1. O PODER CONCEDENTE promoverá, a cada 04 (quatro) anos, revisão ordinária da TARIFA DE REMUNERAÇÃO com objetivo de:

a. Aferir a correção da fórmula paramétrica de reajuste anual em face da realidade da CONCESSÃO;

b. Refletir os ganhos originários de receitas alternativas e/ou acessórias, por meio da incorporação da parcela do PODER CONCEDENTE em favor da manutenção da modicidade tarifária;

c. Refletir o índice de qualidade e eficiência na prestação do serviço, apurado pelo PODER CONCEDENTE, com a incorporação de parcelas dos ganhos de eficiência e produtividade das CONCESSIONÁRIAS aos USUÁRIOS; e

d. Promover o equilíbrio econômico-financeiro da CONCESSÃO, de acordo com as premissas fixadas no CONTRATO.

3.1.2. Na ocorrência de modificações nas características operacionais do SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DO MUNICÍPIO DE MACEIÓ, ocasionadas por fatos imprevisíveis, e áleas econômicas extraordinárias, é assegurada a revisão extraordinária da TARIFA DE REMUNERAÇÃO.

3.1.3. Poderá a CONCESSIONÁRIA requerer à SMTT, por meio de pedido devidamente justificado, revisão extraordinária da TARIFA DE REMUNERAÇÃO.

A fórmula paramétrica a que se refere o item 3.1 do Edital mostrado anteriormente é definida da seguinte maneira conforme a Minuta de Contrato, Anexo II do Edital:

$$R = (0,5 \times i 1) + (0,2 \times i 2) + (0,15 \times i 3) + (0,15 \times i 4)$$

Onde:

R - Índice de reajuste a aplicar entre os períodos considerados

i1 - Variação do "Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA" - Fonte: IBGE.

i2 - Variação do preço de óleo diesel para grandes consumidores.

i3 - Variação dos "Preços por Atacado - Oferta Global – produtos industriais - Material de Transporte - Veículos a motor (coluna 43)/FGV

i4 - Índice acumulado do IPC/FGV.

A **tarifa vigente** no município a partir de 31 de maio de 2023 foi definida pelo Decreto n.º 9.449, de 29 de maio de 2023. Conforme documento, o valor da tarifa ficou definida em R\$ 4,00 para pagamento em cartão de crédito, ticket QR Code e outras formas de pagamentos (exceto Cartão Vamu Cidadão, especial ou estudantil) e em R\$ 3,49 (desconto de R\$ 0,51) aos usuários que utilizarem o Cartão Vamu Cidadão, especial ou estudantil. Por meio da **integração temporal**, os passageiros que utilizam o cartão eletrônico podem fazer mais de um embarque pagando somente uma passagem no intervalo de uma hora e meia⁸. Essas integrações podem ser feitas entre linhas de ônibus de uma mesma operadora. Para alguns pares de linhas e sentidos específicos de empresas diferentes pode ocorrer integração dentro do mesmo intervalo de tempo de uma hora e meia.

Possuem direito à **gratuidade** as seguintes categorias de passageiros:

- Menores de 5 (cinco) anos, nos termos do Decreto n.º 7.269, de 11 de agosto de 2011;
- Idoso maior de 65 (sessenta e cinco) anos, nos termos da Lei n.º 10.741 de outubro de 2003 e do Decreto n.º 7.269, de 11 de agosto de 2011;
- Pessoa com deficiência nos termos da Lei n.º 6.370, de 17 de março de 2015 e do Decreto n.º 7.269, de 11 de agosto de 2011.

Os **estudantes** têm direito a 80 (oitenta) viagens mensais, sendo 44 (quarenta e quatro) Gratuitas/Passe Livre e 36 (trinta e seis) pagando 50% (cinquenta por cento) do valor da tarifa

⁸ Disponível em: <<https://maceio.al.gov.br/p/dmtt/sistema-integrado-de-mobilidade-de-maceio-simm>>. Acesso em dezembro/2024.

vigente, conforme Decreto n.º 9.101, 13 de setembro de 2021 e Portaria SMTT n.º 507 de 14 de setembro de 2021.

O município ainda conta com a **gratuidade aos domingos** para todos os passageiros, por meio da iniciativa “Domingo é Livre”. Para poder utilizar os ônibus gratuitamente, os passageiros precisam ter um cartão da modalidade Cidadão, seja da bandeira Vamu Mobilidade (sistema atual) ou Bem Legal (sistema anterior).

O **Sistema de Bilhetagem Eletrônica** de Maceió é operado pelo sistema Vamu Mobilidade que disponibiliza as seguintes categorias de cartão (Figura 13):

- **Vale-transporte:** Destinado aos usuários de vale-transporte que estejam vinculados a empresas (pessoas jurídicas) ou pessoas físicas empregadoras.
- **Escolar:** Destinado aos estudantes regularmente matriculados e que tenham frequência comprovada às aulas, nos estabelecimentos de ensino fundamental, médio e superior, credenciados pelo MEC, na Secretaria Estadual de Educação e Secretaria Municipal de Educação, localizadas no município de Maceió.
- **Cidadão:** Destinado ao usuário comum, que não é estudante (não possui o Cartão Vamu Escolar), não recebe o benefício do Vale-transporte (não possui o Cartão Vamu Vale-transporte), mas que se utiliza do transporte público para os seus deslocamentos.
- **Sênior:** Destinado aos idosos, com idade a partir de 65 (sessenta e cinco) anos e garante a gratuidade no transporte público urbano no município de Maceió, conforme determina o Artigo 39 da Lei n.º 10.741 de Outubro de 2003.
- **Especial:** Garante a gratuidade no transporte público urbano no município de Maceió aos usuários com deficiência ou portador de doença incapacitante, elencadas e amparadas pela Lei n.º. 6.370 de 17 de março de 2015.
- **Especial com acompanhante:** O Cartão Vamu Especial com Acompanhante é destinado ao Passageiro Especial que por determinação médica não pode andar sozinho.
- **Empresarial:** Utilizado por empresas (pessoa jurídica) para que seu funcionário possa desempenhar o seu trabalho. Não substitui o Vale-transporte. Exemplo: é o cartão utilizado pelo Office Boy da empresa que se utiliza do transporte público para realizar as suas atividades externas. Também é o cartão que será utilizado por um funcionário que por algum motivo ainda não tenha recebido o seu Cartão Vamu Vale-transporte ou que necessitou solicitar uma nova via do seu Cartão Vamu Vale-transporte e ainda não tenha recebido o mesmo.
- **Órgão Gestor:** Destinado aos funcionários da Diretoria Municipal de Transporte e Trânsito que exercem a função de Fiscal. O Cartão Vamu Órgão Gestor é utilizado para desempenhar as atividades de fiscalização junto ao Sistema de Transporte Público de Passageiros de Maceió.
- **Rodoviário:** Destinado aos funcionários das empresas operadoras do Sistema de Transporte Público de Passageiros de Maceió e que garante a gratuidade para os deslocamentos casa-trabalho / trabalho-casa dos funcionários das empresas operadoras.
- **Correios:** Destinado aos funcionários dos Correios que exercem a função de Carteiro. Garante a gratuidade para o deslocamento dos carteiros para a realização das entregas de correspondências e encomendas.

Figura 13: Categorias de cartão Vamu



Fonte: Vamu Mobilidade.

3.2 Aspectos Financeiros dos Entes Públicos

3.2.1 Metodologia de Cálculo das Despesas dos Entes – Históricas e Projetadas

A metodologia adotada neste estudo foi elaborada para permitir uma comparação robusta e coerente entre as RMs, levando em consideração suas especificidades, mas também buscando identificar padrões e diferenças significativas nos gastos públicos destinados à mobilidade urbana.

Definições Contábeis Fundamentais

Para uma melhor compreensão da metodologia, é importante esclarecer alguns termos contábeis frequentemente utilizados no estudo. São eles:

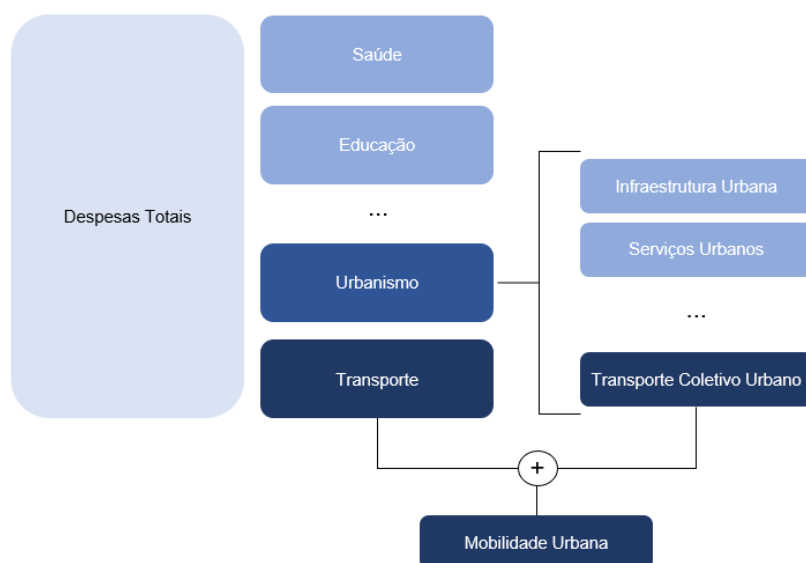
- **Dotação Inicial**: Refere-se ao valor previsto no orçamento para determinado programa ou ação, no início do exercício financeiro. Essa dotação é determinada com base nas projeções orçamentárias e no planejamento do governo para o ano seguinte. Ela representa o montante que foi inicialmente alocado para uma determinada despesa.
- **Dotação Atualizada**: É o valor da dotação orçamentária após ajustes e modificações ao longo do exercício financeiro, como revisões de metas, transferências de recursos ou novos créditos adicionais. A dotação atualizada reflete os valores mais recentes e, portanto, mais precisos para a execução da despesa.
- **Despesa Empenhada**: Quando a administração pública assume o compromisso de realizar uma despesa, é gerado o empenho, que corresponde à reserva do valor necessário para o pagamento do fornecedor. Este é o primeiro passo no processo de execução de uma despesa pública, formalizando o compromisso de pagamento. Vale destacar que um empenho não necessariamente implica em liquidação ou pagamento. Ou seja, o fato de um valor ser empenhado não garante que o bem ou serviço será efetivamente entregue ou pago.
- **Despesa Liquidada**: Refere-se ao momento em que a despesa foi efetivamente realizada, ou seja, o bem ou serviço foi entregue ou prestado, e a administração pública tem certeza da obrigação de pagamento. Nesse estágio, é apurado o valor exato a ser pago e o credor tem direito a receber.
- **Despesa Paga**: Representa a fase final do processo de execução da despesa pública, quando o pagamento efetivo é realizado ao fornecedor ou prestador de serviço. Após o pagamento, a obrigação da administração pública é considerada cumprida.

Valores Históricos

Para os valores históricos, foram usadas informações do Sistema de Informações Contábeis e Fiscais do Setor Público Brasileiro (Siconfi). Para a categorização das despesas totais, considerou-se a soma de todos os valores nominais classificados como “despesas”. No caso específico de mobilidade urbana, foram somados os valores nominais relacionados à subfunção “transporte coletivo urbano” e a função “transporte”.

Para maior clareza, a metodologia de cálculo está representada de forma esquemática na figura abaixo.

Figura 14: Metodologia de cálculo para Investimento Empenhado Total e Investimento Empenhado em Mobilidade Urbana



Fonte: elaboração própria

O uso de programas e ações para categorizar os valores históricos seria a escolha que oferece maior precisão na análise, pois permite associar diretamente os gastos aos objetivos e metas do governo, identificando claramente a destinação dos recursos. No entanto, essa metodologia apresenta desafios quando aplicada em comparação e replicabilidade entre as RMs, principalmente devido à indisponibilidade e diferença na disponibilidade de dados entre as diferentes regiões. Muitas vezes, os dados necessários para uma comparação justa e precisa não estão acessíveis ou não são apresentados de forma padronizada nos relatórios oficiais, o que torna o processo de replicação e comparabilidade mais complexo. Essa dificuldade é apresentada também no estudo *Gastos Públicos em Mobilidade Urbana*⁹.

Valores Projetados

Para os valores programados, o processo é feito em duas etapas. Na primeira, é realizado um estudo do último PPA para identificar os programas relacionados a mobilidade urbana e o valor dos recursos que foi alocado para cada um deles.

Em seguida, é feito um somatório dos valores programados para esses programas nas LOAs de 2024 e 2025 dos respectivos entes.

⁹ Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/gastos-publicos-em-mobilidade-urbana-no-brasil.pdf#:~:text=Este%20trabalho%20%C3%A9%20resultado%20de,iCS%29%2C%20para%20levantar>. Acesso em: abril de 2025.

É importante ressaltar que existe uma diferença metodológica entre a composição dos valores históricos e os valores projetados. Essa diferença pode gerar grandes discrepâncias entre os valores históricos e os valores programados.

3.2.2 Metodologia de Mapeamento das Parcerias Público-Privadas (PPPs)

A etapa de levantamento e sistematização das iniciativas de Parcerias Público-Privadas (PPPs), nos âmbitos estadual e municipal, foi orientada por uma estratégia metodológica baseada em quatro fontes complementares de dados e evidências. O objetivo foi identificar projetos contratados, em estruturação ou em fase de estudo. A metodologia adotada pode ser sintetizada nos seguintes eixos:

1. Análise dos Relatórios Resumidos da Execução Orçamentária (RREO): Foram consultados os RREOs publicados pelos entes subnacionais. Essa etapa permitiu identificar os contratos de PPP efetivamente firmados e em execução, bem como seus impactos fiscais projetados. A informação foi utilizada para verificar a existência de parcerias formalizadas e aferir sua materialidade orçamentária, além de servir como validação cruzada de outras fontes.

2. Levantamento em Portais Oficiais dos Entes Subnacionais: Foi realizada uma varredura nos sites institucionais dos estados e municípios selecionados, especialmente nas seções de Unidades de PPP, Comissões Gestoras, Secretarias de Planejamento, Infraestrutura ou afins. Nessas páginas, buscou-se documentação relativa a chamamentos públicos, Procedimentos de Manifestação de Interesse (PMIs), estudos de viabilidade, minutas de edital e contratos já celebrados.

3. Consulta a Bases Especializadas – Radar PPP e Hub de Projetos do BNDES: Foram utilizados dados consolidados do Radar de Projetos, base de dados mantida pela Radar PPP, que realiza monitoramento contínuo de concessões e PPPs no Brasil, em todos os níveis federativos. Também foram analisados os dados disponíveis no Hub de Projetos do BNDES, que reúne as iniciativas apoiadas pelo banco.

4. Complementação por Fontes Acessórias: Quando necessário, as informações obtidas nas fontes principais foram complementadas por notícias jornalísticas, relatórios de tribunais de contas e outros materiais de domínio público, com o objetivo de esclarecer contextos, prazos ou desdobramentos não explicitados nos documentos oficiais. Ressalta-se, entretanto, que essas fontes acessórias foram utilizadas apenas de forma complementar, não sendo consideradas fontes primárias para fins de caracterização dos projetos ou comprovação documental.

Área/Setor

Para fins de padronização e coerência na apresentação dos projetos de PPPs, adotou-se uma classificação por área/setor baseada nas finalidades principais dos empreendimentos. Essa categorização permite organizar os projetos de maneira comparável, facilitando a análise por tema

e por política pública envolvida. A tabela a seguir apresenta os principais setores utilizados na análise, acompanhados de breves descrições e exemplos típicos de projetos enquadrados em cada categoria.

Tabela 12: Classificação de Área/Setor

Área/Setor	Descrição	Exemplos
Mobilidade Urbana	Projetos que visam melhorar o deslocamento de pessoas dentro dos centros urbanos e metropolitanos, promovendo acessibilidade, integração modal e transporte público de qualidade.	Corredores de ônibus (BRT), VLTs, terminais urbanos, ciclovias, bilhetagem eletrônica, teleféricos urbanos.
Saneamento	Projetos voltados à universalização e melhoria dos serviços de abastecimento de água, coleta e tratamento de esgoto, drenagem urbana e resíduos sólidos.	Abastecimento de água, esgotamento sanitário, aterros sanitários, coleta seletiva, drenagem urbana
Saúde	Parcerias para construção, gestão e manutenção de unidades de saúde e serviços de apoio ao SUS.	Hospitais, unidades de pronto atendimento (UPAs), centros de diagnóstico por imagem, laboratórios
Educação	Implantação e operação de unidades escolares, creches e centros educacionais, com serviços de apoio.	Creches, escolas públicas, centros de educação infantil, universidades
Transportes	Projetos de infraestrutura voltados à movimentação de cargas e passageiros entre regiões, com foco em integração territorial, logística e escoamento da produção.	Rodovias estaduais e federais, ferrovias, portos, aeroportos regionais, hidrovias.
Iluminação Pública	Projetos para modernização, operação e manutenção da rede de iluminação pública.	LEDs em vias públicas, telegestão, manutenção de luminárias
Gestão Pública / Infraestrutura Administrativa	Implantação e manutenção de unidades administrativas para funcionamento da máquina pública.	Centros administrativos, fóruns, delegacias, quartéis, sede de secretarias
Turismo / Cultura / Esportes	Aproveitamento de ativos culturais e esportivos para uso turístico, cultural e recreativo.	Estádios, centros de convenções, mercados públicos, museus
Tecnologia / Telecomunicações / Conectividade	Implantação e operação de redes de dados, comunicação e soluções tecnológicas para o setor público.	Infovias, conectividade de escolas e hospitais, centrais de dados, centros de comando e controle
Energia	Geração e fornecimento de energia para consumo público, com foco em eficiência e sustentabilidade.	Miniusinas solares, sistemas fotovoltaicos, cogeração

Habitação / Urbanização	Projetos voltados à produção habitacional de interesse social e requalificação urbana.	Conjuntos habitacionais, reurbanização de favelas, habitação popular
Sistema Prisional / Socioeducativos	Projetos voltados para a construção, operação e manutenção de unidades prisionais, incluindo presídios, centros de detenção e penitenciárias.	Complexos prisionais, unidades de reabilitação, presídios de segurança máxima.
Infraestrutura	Projetos voltados à implantação ou modernização de obras estruturantes de uso coletivo, que não se enquadram em setores específicos como saúde ou educação, mas que são essenciais ao funcionamento urbano, institucional ou produtivo.	Obras de contenção, centros de abastecimento, infraestrutura hídrica, mercados públicos, centros logísticos urbanos.
Logística	Projetos voltados à operação, apoio e integração de cadeias produtivas, com foco em armazenagem, transporte de mercadorias e apoio ao escoamento de produção local, regional ou nacional.	Plataformas logísticas, portos, entrepostos, centros de distribuição, terminais intermodais, polos de carga

Fonte: elaboração própria

Modalidade da PPP

As PPPs no Brasil, são reguladas pela Lei Federal nº 11.079/2004, que institui normas gerais para a contratação de parcerias entre a administração pública e a iniciativa privada na prestação de serviços públicos. A lei estabelece dois tipos principais de PPPs: concessão patrocinada e concessão administrativa.

A concessão patrocinada (art. 2º, inciso III) é aquela em que o parceiro privado recebe remuneração proveniente tanto da exploração do serviço junto aos usuários quanto de uma contraprestação pecuniária paga pelo poder público. Esse modelo é geralmente utilizado em projetos que geram receitas parciais com os usuários (como rodovias pedagiadas, metrô ou arenas esportivas), mas que necessitam de um aporte complementar do Estado para garantir a viabilidade econômico-financeira do contrato.

Já a concessão administrativa (art. 2º, inciso IV) é aquela em que a remuneração do parceiro privado advém exclusivamente do poder público, ou seja, não há cobrança direta dos usuários finais. Esse modelo é comum em setores como educação, saúde, iluminação pública e infraestrutura administrativa, onde não é viável ou permitido cobrar tarifas dos usuários.

Ente Responsável

De acordo com a legislação brasileira, as Parcerias Público-Privadas (PPPs) podem ser contratadas diretamente pelos entes federativos — União, estados, Distrito Federal e municípios — ou por suas entidades da administração indireta, como autarquias, fundações, empresas públicas e sociedades de economia mista. A responsabilidade pela PPP, nesses casos, recai sobre o ente contratante, sendo ele o responsável por assegurar o cumprimento das obrigações contratuais, inclusive os pagamentos de contraprestações.

No caso de empresas estatais, a Lei Complementar nº 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal - LRF) estabelece uma distinção importante entre empresas dependentes e não dependentes. Segundo o art. 2º, inciso III, uma empresa estatal dependente é aquela que recebe recursos do ente controlador para custeio de despesas com pessoal ou de custeio em geral ou para investimentos. Por outro lado, empresas não dependentes são aquelas que operam com receitas próprias, não necessitando de aportes orçamentários do ente público controlador.

Essa distinção tem implicações diretas no cálculo do limite de comprometimento da Receita Corrente Líquida (RCL) com contratos de PPP. Conforme previsto no art. 28 da Lei nº 11.079/2004, a soma das contraprestações anuais dos contratos de PPP não pode ultrapassar 5% da RCL do ente federativo contratante. No entanto, os contratos celebrados por empresas estatais não dependentes não são contabilizados dentro desse limite, já que não geram obrigações diretas para o orçamento fiscal do ente federativo.

Essa interpretação é respaldada pela Nota Técnica SEAE nº 02/2018, do Ministério da Economia, e por manifestações do Tribunal de Contas da União (TCU), que reconhecem que os contratos de PPP assinados por empresas estatais não dependentes, com receitas autônomas e sustentabilidade financeira, não impactam o limite de 5% da RCL do ente controlador.

3.2.3 Cálculo do CAPAG

Cálculo atual da CAPAG: A metodologia vigente (definida pela Portaria MF nº 1.583/2023, com detalhes conceituais na Portaria STN nº 217/2024) baseia-se em três indicadores principais. São avaliados o nível de endividamento, a poupança corrente e a liquidez de curto prazo do ente, que juntos permitem um diagnóstico amplo das finanças públicas. Cada indicador gera uma nota parcial, e da combinação desses resultados obtém-se a nota final da CAPAG (A, B, C ou D). A seguir, detalham-se os três indicadores e seus critérios:

- Endividamento (DC) – Mede o grau de dívida consolidada em relação à capacidade de arrecadação do ente. É calculado pela razão entre a Dívida Consolidada Bruta e a Receita Corrente Líquida (RCL) do último exercício encerrado. Por definição legal, Estados não podem exceder 200% e municípios 180% da RCL em dívida consolidada (Limite da LRF), mas a CAPAG adota limites bem mais prudenciais. Atualmente, se o indicador de endividamento for inferior a 60% da RCL, o ente recebe nota A; entre aproximadamente 60% e 100%, recebe B; e acima de 100% da RCL, recebe nota C.

- Poupança Corrente (PC) – Avalia a situação do resultado corrente do ente, isto é, se as receitas correntes são suficientes para cobrir as despesas correntes e gerar sobra de recursos (superávit corrente). Na prática, corresponde à razão entre Despesas Correntes e Receitas Correntes ajustadas, muitas vezes calculada como média ponderada dos últimos três anos (para mitigar oscilações anuais). Na metodologia atual houve um endurecimento desse critério: somente entes com despesas correntes inferiores a 85% da receita obtêm nota A em poupança corrente. Se o PC ficar entre ~85% e 95%, a nota parcial é B; e valores a partir de 95% indicam situação muito próxima do desequilíbrio, recebendo nota C. Esse indicador demonstra o espaço orçamentário para pagar investimentos e dívida com recursos próprios – quanto mais próxima de C (despesas correntes muito altas), menos fôlego financeiro o ente tem, indicando necessidade de ajuste (corte de gastos ou aumento de receitas).
- Liquidez Relativa (LR) – Apura a capacidade de pagamento de obrigações de curto prazo com os recursos de caixa disponíveis. É calculada com base na diferença entre as disponibilidades de caixa bruta e as obrigações financeiras exigíveis no curto prazo, dividida pela RCL. Em termos intuitivos, verifica se o ente possui caixa suficiente para honrar as despesas e compromissos imediatos (restos a pagar, fornecedores, salários etc.). Na metodologia atual, a liquidez relativa passa a ter três faixas: entes com superávit de caixa (caixa excedente positivo em relação às obrigações) continuam sendo classificados com A; entes com pequeno déficit de caixa de curto prazo (obrigação ligeiramente superior ao caixa, indicando liquidez quase equilibrada) podem receber B; e entes com déficit de caixa significativo permanecem com C. Em suma, uma LR muito baixa (negativa) alerta para risco de atrasos de pagamentos, enquanto uma liquidez folgada contribui positivamente na nota final.

Após o cálculo dos três indicadores acima, cada um com sua nota parcial, determina-se a nota final da CAPAG do ente conforme a combinação desses resultados, de acordo com a tabela abaixo.

Tabela 13: Classificação CAPAG final

Classificação Parcial do Indicador			Classificação Final da Capacidade de Pagamento
Endividamento	Poupança Corrente	Liquidez Relativa	
A	A	A	A
A	B	A	
A	A	B	
B	A	A	B
C	A	A	
B	B	A	
C	B	A	
B	A	B	
C	A	B	
A	B	B	
B	B	B	
C	B	B	
C	C	C	D
Demais combinações de classificações parciais			C

Fonte: Portaria Normativa MF N° 1.583, de dezembro de 2023¹⁰

¹⁰ Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-normativa-mf-n-1.583-de-13-de-dezembro-de-2023-530597625>. Acesso em: abril de 2025.