

# Estudo Nacional de Mobilidade Urbana



## Relatório de Diagnóstico Volume 2

### Região Metropolitana de Manaus

Junho 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 .....	5
1 Introdução .....	7
2 Apêndice I - Aspecto Institucional .....	8
2.1 Estruturas Governamentais Estaduais e Metropolitanas.....	8
2.1.1 Composição e caracterização da RMM .....	8
2.1.2 Conselho de Desenvolvimento Sustentável da Região Metropolitana de Manaus .....	8
2.1.3 Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados e Contratados do Estado do Amazonas .....	10
2.1.4 Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Metropolitano .....	11
2.1.5 Secretaria de Estado de Infraestrutura .....	11
2.2 Normas, diretrizes e planos .....	13
2.2.1 Normas.....	13
2.2.2 Constituição Estadual .....	14
2.2.3 Normas sobre transporte coletivo urbano .....	15
2.2.4 Planos e Projetos .....	16
2.3 Manaus .....	17
2.3.1 Lei Orgânica .....	17
2.3.2 Plano Diretor.....	18
2.3.3 Instituto Municipal de Mobilidade Urbana .....	19
2.3.4 Plano de Mobilidade Urbana de Manaus .....	20
2.3.5 Normas sobre transporte coletivo urbano .....	22
3. Apêndice II – Aspectos Jurídico e Regulatório .....	23
3.1. Urbanístico .....	23
3.2. Institucional .....	24
3.3. Ambiental .....	25
3.4. Operacional .....	26
3.5. Financeiro.....	27
3.5.1. Fundo Garantidor da Região Metropolitana de Manaus.....	27

3.5.2.	Fundo de Infraestrutura e Desenvolvimento do Estado do Amazonas .....	27
3.5.3.	Fundo Municipal de Mobilidade Urbana .....	27
3.6.	Diagnóstico das operações existentes.....	29
3.6.1.	Transporte Coletivo de Passageiros na RMM.....	29
3.6.2.	Operações de Transporte em Manaus.....	29
3.6.3.	Sistema de Bilhetagem.....	30
3.7.	Conclusões sobre os aspectos institucionais e jurídicos.....	32
3.7.1.	Pontos de atenção sobre a RMM.....	32
4.	Anexos Jurídicos .....	33
4.1.1.	Framework Geral da RM.....	33
4.1.2.	Operações de TPC.....	33

# 1 Introdução

Este Caderno de Apêndices é integrante do relatório D1 – Relatório de Diagnóstico da Região Metropolitana de Manaus – RMM (Volume 2) feito no âmbito do Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (ENMU) e é constituído de dois apêndices.

No Apêndice I foram apresentados os aspectos institucionais, embasando a elaboração do capítulo 3.1 do Relatório de Diagnóstico.

O Apêndice II apresenta o conjunto de informações e análises feitas para elaboração do diagnóstico jurídico e regulatório da respectiva RMM, constante no capítulo 3.7 do Relatório de Diagnóstico.

## 2 Apêndice I - Aspecto Institucional

A abordagem dos aspectos institucionais tem como objetivos analisar as estruturas governamentais e a gestão e a governança do TPC. Para isso, foram abordadas as relações interfederativas dos órgãos, além de informações relacionadas a mobilidade e transporte, focadas nos investimentos e custos, com detalhe na operação do transporte. A análise abrange tanto a esfera municipal, quanto a estadual e a metropolitana, identificando competências, lacunas e instrumentos de cooperação.

### 2.1 Estruturas Governamentais Estaduais e Metropolitanas

#### 2.1.1 Composição e caracterização da RMM

A Região Metropolitana de Manaus (“RMM”) foi criada por meio da Lei Complementar Estadual nº 52, de 30 de maio de 2007 (“LCE nº 52/2007”), conforme alterada pelas Lei Complementar Estadual nº 59, de 27 de dezembro de 2007, e Lei Complementar Estadual nº 64, de 30 de maio de 2009, com a seguinte composição de municípios: Manaus, Iranduba, Novo Airão, Careiro da Várzea, Rio Preto da Eva, Itacoatiara, Presidente Figueiredo, Manacapuru, Careiro Castanho, Autazes, Silves, Itapiranga e Manaquiri (art. 1º)<sup>1</sup>.

Entre os objetivos da RMM, de acordo com o art. 3º,III, da LCE nº 52/2007, está “o *transporte coletivo intermodal (aquaviário/rodoviário), no âmbito metropolitano ou comum, por intermédio de uma ou mais linhas ou percursos, incluindo a programação de rede viária, do tráfego e dos terminais de passageiros e carga*”.

#### 2.1.2 Conselho de Desenvolvimento Sustentável da Região Metropolitana de Manaus

De acordo com o art. 4º da LCE nº 52/2007, a RMM é administrada pelo Conselho de Desenvolvimento Sustentável da Região Metropolitana de Manaus (CDSRMM), órgão deliberativo vinculado à Secretaria de Governo do Estado de Amazonas (SEGOV)<sup>2</sup> composto pelo (i) Chefe do Executivo Estadual na condição permanente de Presidente, (ii) 12 membros do Executivo Estadual, com mandatos de 2 (dois) anos, (iii) Prefeitos dos Municípios da RMM, (iv) o Presidente da Assembleia Legislativa do Estado de Amazonas, (v) 01 (um) membro da Câmara Municipal de Manaus, (vi) 01 (um) membro representando as demais Câmaras Municipais componentes da

---

<sup>1</sup> O parágrafo único do art. 1º da LCE nº 52/2007 determina que integrarão a Região Metropolitana de Manaus os Municípios que vierem a ser criados em decorrência de desmembramento ou fusão dos Municípios integrantes da Região.

<sup>2</sup> Art. 4º, V: “o Conselho de Desenvolvimento Sustentável da Região Metropolitana de Manaus - CDSRMM será vinculado à Secretaria de Governo do Estado do Amazonas - SEGOV e será presidido pelo Chefe do Executivo Estadual”.

Região Metropolitana de Manaus na forma de rodízio com mandato de 01 (um) ano e (vii) 01 (um) membro da sociedade civil organizada.

Conforme o previsto no inciso II do art. 4º da LCE nº 52/2007, os membros do CDSRMM serão nomeados pelo Governador de Estado após aprovação da Assembleia Legislativa do Estado de Amazonas<sup>3</sup>, com exceção dos Prefeitos dos Municípios que serão membros natos do CDSRMM.

Com base na LCE nº 52/2007, são competências e atribuições do CDSRMM:

- elaborar o Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Manaus, que conterá as normas e diretrizes, visando seu desenvolvimento econômico e social, incluído os aspectos relativos às funções públicas e serviços de interesse metropolitano ou comum;
- preparar e acompanhar a execução dos programas e projetos de interesse da Região Metropolitana, em harmonia com as diretrizes do planejamento do desenvolvimento municipal, estadual e nacional, objetivando, sempre que possível, a unificação quanto aos serviços comuns;
- organizar e atualizar o Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana e programar os serviços comuns;
- elaborar o Regimento Interno, para homologação pelo Governador do Estado;
- coordenar a execução dos programas e projetos de interesse metropolitano ou comum;
- estabelecer normas gerais sobre a execução dos serviços comuns de interesse metropolitano e o seu cumprimento e controle;
- promover a execução dos planos, programas e projetos de que trata o inciso I, observados os critérios e diretrizes propostos;
- atualizar os sistemas de cartografia e informações básicas metropolitanas.

Ainda, conforme dispõe o art. 6º da LCE nº 52/2007, compete ao Poder Executivo Estadual organizar e prestar, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse metropolitano, incluindo o transporte coletivo intermodal, inclusive na hipótese em que, abrangendo dois ou mais Municípios integrantes ou não da RMM, a prestação dos serviços for realizada através de sistemas integrados entre si, além de fixas as respectivas tarifas. De acordo com o parágrafo 2º do art. 6º, o Estado pode transferir, parcial ou totalmente, aos Municípios integrantes da RMM os serviços de sua competência, mediante convênio.

---

<sup>3</sup> “Art. 28. É da competência exclusiva da Assembleia Legislativa: (...) XVIII - aprovar, previamente, a escolha de Conselheiros do Tribunal de Contas do Estado e, à exceção dos membros natos, dos integrantes dos Conselhos e Comitês Estaduais de competência deliberativa”

Por fim, de acordo com o art. 7º da LCE nº 52/2007, os órgãos setoriais municipais e estaduais deverão compatibilizar seus planos, programas e projetos relativos às funções públicas e serviços de interesse comum na RMM com o Plano de Desenvolvimento Sustentável e Integrado da Região Metropolitana.

Em 2008, a Lei Complementar nº 60, de 29 de fevereiro, criou a Secretaria Executiva do Conselho de Desenvolvimento Sustentável da Região Metropolitana de Manaus (SRMM), com a finalidade de gerenciar as funções públicas de interesse comum da RMM. Entre suas competências, destacam-se a elaboração de planos metropolitanos de desenvolvimento e a supervisão de obras de interesse metropolitano.

Observa-se, no entanto, que, apesar da constituição normativa da RMM, não há qualquer indício da constituição de fato do CDSRMM, da SRMM ou de órgãos independentes do Estado do Amazonas que exerçam atividades e/ou atribuições de interesse da RMM.

### **2.1.3 Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados e Contratados do Estado do Amazonas**

A Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados e Contratados do Estado do Amazonas (ARSEPAM), autarquia sob regime especial vinculada à Casa Civil do Estado de Amazonas foi criada pela Lei n. 2.568, de 25 de novembro de 1999, com alterações promovidas pela Lei n. 2.597, de 31 de janeiro de 2000, pela Lei n. 2.715, de 2 de janeiro de 2002, e pela Lei n. 5.060, de 27 de dezembro de 2019, esta última que transformou a Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos do Estado do Amazonas - ARSAM em Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados e Contratados do Estado do Amazonas - ARSEPAM, além de reestruturar as competências e funções da agência, nos termos descritos abaixo.

A ARSEPAM é responsável por gerenciar, regular e fiscalizar os serviços públicos no Estado do Amazonas, sendo que a sua regulação incide sobre *“toda e qualquer instituição, pública ou privada, empresa pública, sociedade de economia mista, empresa privada ou consórcio ou sociedades de empresas, às quais tenha sido outorgada a prestação dos serviços públicos, por delegação ou por contratação ao Estado, inclusive aquelas decorrentes de contrato de terceirização e gestão, firmados com entidades do terceiro setor, de parceria público-privada, bem assim, aquelas que tenham por objeto a realização de obras e serviços continuados de relevante interesse social, assim definidas no edital de licitação e no contrato administrativo, ou ainda aquelas definidas por ato do Chefe do Poder Executivo”*.

De acordo ainda com a Lei n. LEI Nº 3.006 de 29 de novembro de 2005, que dispõe sobre o serviço público de transporte rodoviário intermunicipal coletivo de passageiros no Estado do Amazonas, compete à ARSEPAM

- organizar, coordenar e controlar os Serviços Regulares de Transporte Rodoviário Intermunicipal Coletivo de Passageiros de que trata esta Lei, incluindo a criação modificação e extinção de linhas e extinção de concessões e autorizações;
- promover as licitações e os atos de delegação da concessão ou autorização dos serviços;
- fiscalizar e controlar, permanentemente, a prestação do serviço delegado, valendo-se, inclusive, da realização de auditorias para fins de avaliação da capacidade técnico-operacional e econômico-financeira da transportadora;
- coibir o transporte coletivo irregular e clandestino; V - aplicar as penalidades regulamentares e contratuais;
- proceder a revisão das tarifas, autorizar e fiscalizar o seu reajustamento;
- fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas do instrumento de outorga; VIII - zelar pela boa qualidade do serviço e receber, apurar e adotar providências para solucionar queixas e reclamações dos usuários, se estas não tiverem sido dirimidas pela concessionária;
- estimular o aumento da qualidade e da produtividade, a preservação do meio-ambiente e a conservação dos bens e equipamentos utilizados no serviço;
- assegurar o princípio da opção do usuário mediante o estímulo da livre concorrência e a variedade de combinações de preço, qualidade e quantidade dos serviços; e
- expedir normas regulamentares sobre a prestação do serviço.

#### **2.1.4 Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Metropolitano**

O Estado do Amazonas conta com a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Metropolitano, criada pela Lei 6.225, de 27 de abril de 2023, que tem como finalidades o desenvolvimento da Região Metropolitana de Manaus, a formulação e implementação de políticas públicas de saneamento básico e habitação, a execução das políticas energéticas e de recursos hídricos, bem como o planejamento, o desenvolvimento e a execução de políticas públicas de infraestrutura e projetos estratégicos de interesse do Poder Executivo Estadual (art. 48-B).

#### **2.1.5 Secretaria de Estado de Infraestrutura**

O Estado do Amazonas conta com a Secretaria de Estado de Infraestrutura, conforme previsto na Lei 6.225, de 27 de abril de 2023, que tem a finalidade de formular, implementar, avaliar as políticas estaduais de infraestrutura e planejamento em diversas áreas, inclusive a de transportes, e articular permanentemente com órgãos e entidades da administração pública federal, estadual e municipal

visando desenvolver ações relativas a gestão de infraestrutura nas áreas de transporte, energia, habitação, telecomunicações, saneamento básico, sistema viário e urbanização, definindo em conjunto suas competências e nível de colaboração.

#### **2.1.5.1 Superintendência Estadual de Navegação, Portos e Hidrovias**

A Superintendência Estadual de Navegação, Portos e Hidrovias é o órgão ligado à Secretaria de Estado de Infraestrutura, conforme determinam o Decreto nº 36.232, de 09 de setembro de 2015, e a Lei Delegada nº 122, de 15 de outubro de 2019, responsável por desenvolver as vias navegáveis interiores e da navegação no Estado do Amazonas, além de implantar, promover, manter, fiscalizar a estrutura Estadual para o transporte aquaviário no interior do Estado do Amazonas, abrangendo a navegação e as vias navegáveis interiores.

## 2.2 Normas, diretrizes e planos

### 2.2.1 Normas

#### 2.2.1.1 Política Nacional de Mobilidade Urbana

A Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (“PNMU”), que passou a exigir que os municípios com mais de 20.000 habitantes, pertencentes a regiões metropolitanas, elaborassem e aprovassem seus planos de mobilidade urbana<sup>4</sup>.

Também ficou estabelecido, nessa mesma norma, que os referidos planos devem priorizar os meios de transporte não motorizados e os serviços de transporte público coletivo, além de se orientarem para a integração entre os modos e serviços de transporte urbano<sup>5</sup>, bem como para a garantia de sustentabilidade econômica do transporte público coletivo de passageiros, preservando a continuidade, universalidade e a modicidade tarifária dos serviços.

São os objetivos da PNMU a redução de desigualdades e a promoção da inclusão social e do acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais, promovendo a melhora das condições de acessibilidade e mobilidade urbana nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas<sup>6</sup>. Nesse sentido, é atribuição da União o fomento e implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e regiões metropolitanas, estimulando,

---

<sup>4</sup> Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

<sup>5</sup> Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

VIII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

<sup>6</sup> Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

ainda, ações coordenadas e integradas entre municípios e estados destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana<sup>7</sup>.

### **2.2.1.2 Estatuto da MetrÓpole**

Por meio da Lei Federal n° 13.089, de 12 de janeiro de 2015, modificada pela Medida Provisória n° 818, de 11 de janeiro de 2018, e pela Lei n° 13.683, de 19 de junho de 2018, foi instituído o Estatuto da MetrÓpole, que estabeleceu diretrizes para o planejamento, a gestão e a execução das FPICs em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, bem como normas gerais para os planos de desenvolvimento urbano integrado e outros instrumentos de governança interfederativa.

Importa destacar que o Estatuto da MetrÓpole prevê que, para o apoio da União à governança interfederativa em região metropolitana ou em aglomeração urbana, será exigido que a unidade territorial urbana possua gestão plena. Para atingir a gestão plena, são os requisitos: (i) formalização e delimitação mediante lei complementar estadual; (ii) estrutura de governança interfederativa própria; e (iii) plano de desenvolvimento urbano aprovado mediante lei estadual.

### **2.2.2 Constituição Estadual**

A Constituição Estadual do Estado do Amazonas, em específico o seu Capítulo XIV, estabelece diretrizes gerais para os sistemas de transporte no Estado. Entre as disposições relevantes está o art. 253, que estabelece que o transporte coletivo é uma atividade essencial de interesse público.

Ademais, de acordo com o art. 256 da Constituição Estadual, os Municípios integrantes de uma mesma região metropolitana podem consorciar-se ou conveniar-se, inclusive como Estado, para o exercício das competências relativas dos sistema de transporte, eixos viários ou hidrovários e serviços acessórios. O artigo estabelece também que compete a administração de cada um dos Municípios a administração dos transportes coletivos e sistema viário nos seus limites urbanos.

O art. 257 ressalta, ainda, as seguintes diretrizes: (i) integração entre os subsistemas e meios de transporte; (ii) prioridade no que se relaciona à segurança do passageiro, pedestres e ciclistas; (iii) proteção das áreas contíguas às estradas e hidrovias, principalmente quanto à prevenção de deslizamentos e erosão de encostas; (iv) segurança máxima para o transporte de cargas perigosas,

---

<sup>7</sup> Art. 16. São atribuições da União:

IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

na forma da lei; (v) realização de investimentos que visem à formação de infraestrutura e estrutura de apoio aos sistemas de transporte e, em particular, ao subsistema hidroviário. (vi) garantia das condições de trafegabilidade dos sistemas, especialmente no que se relaciona aos subsistemas urbano e hidroviário.

### **2.2.3 Normas sobre transporte coletivo urbano**

A Lei nº 3.006, de 29 de novembro de 2005, dispõe sobre o serviço público de transporte rodoviário intermunicipal coletivo de passageiros. Conforme se pode depreender do art. 6º da referida Lei, a delegação dos serviços de transporte rodoviário intermunicipal coletivo de passageiros deve observar ao disposto na Lei de Concessões (Lei Federal nº. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995), e especialmente os princípios da: (i) ausência de exclusividade do serviço e linha; (ii) liberdade de escolha da transportadora pelos usuários; (iii) competitividade; (iv) serviço adequado.

Além disso, de acordo com o art. 7º, a delegação dos serviços deverá ser realizada por meio de concessão, precedida de licitação, por prazo de até dez anos, ressalvadas as hipóteses de extinção contratual antecipada.

Ademais, a Resolução nº 005/2018 – CERCON/ARSAM regula o transporte rodoviário coletivo intermunicipal de passageiros, de caráter semiurbano, definido como o serviço de transporte público coletivo entre municípios que não tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos. De acordo com o previsto na resolução, essa modalidade de transporte pode ser realizada, dentro do Estado do Amazonas, entre os municípios de Manaus e Careiro da Várzea, Manaus e Iranduba e Silves e Itapiranga.

A Lei nº 5.604, de 16 de setembro de 2021, regulamenta o serviço público de transporte hidroviário intermunicipal de passageiros no âmbito do Estado do Amazonas. De acordo com o previsto em seu art. 2º, o serviço inclui a *“navegação entre dois ou mais municípios, dentro dos limites territoriais do Estado do Amazonas, em leitos de rios, lagos, furos, paranás e outros cursos d’água no período de águas altas, com origem, destino e horários definidos, operado por embarcações de pequeno, médio ou grande porte, mediante pagamento de tarifas pelos usuários”*.

Ainda, de acordo com o art. 3º da Lei nº 5.604, de 16 de setembro de 2021, compete exclusivamente ao Estado do Amazonas, através da ARSEPAM, explorar diretamente ou mediante autorização, os serviços de transporte hidroviário intermunicipal de passageiros, obrigando-se a prestá-lo mediante cobrança de tarifa, excluídos os serviços não essenciais e eventuais de transporte de passageiros com características exclusivamente turísticas.

De acordo com a legislação, as outorgas dos serviços de transporte hidroviário intermunicipal de passageiros serão realizadas sob a forma de autorização, cujo processo de credenciamento ocorrerá mediante chamamento público, processado por edital.

O Decreto nº 42.500, de 14 de julho de 2020, dispõe sobre medidas para autorização do serviço de transporte hidroviário intermunicipal no Estado do Amazonas, incluindo os critérios e procedimentos referentes à autorização para a prestação de serviços de transporte hidroviário intermunicipal de passageiros pelos seguintes tipos de embarcações: lancha rápida, lancha expresso (a jato), navio motor e balsa. Ademais, o Decreto nº 45.110, de 14 de janeiro de 2022 aprovou o Regulamento do Serviço Público de Transporte Hidroviário Intermunicipal de Passageiros e Cargas do Estado do Amazonas.

## **2.2.4 Planos e Projetos**

### **2.2.4.1 Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado**

Conforme definido no Estatuto da Metrópole, o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) é o “instrumento que estabelece, com base em processo permanente de planejamento, viabilização econômico-financeira e gestão, as diretrizes para o desenvolvimento territorial estratégico e os projetos estruturantes da região metropolitana e aglomeração urbana” (art. 2º, VI).

De acordo com as informações disponíveis, e conforme notícias veiculadas pela imprensa local<sup>8</sup>, houve tentativa de elaboração de PDUI para a RMM que, contudo, envolvia apenas 8 dos 13 municípios integrantes da RMM e nunca chegou a ser aprovado.

### **2.2.4.2 Plano de Mobilidade Urbana**

Não foram identificados planos e/ou projetos do Estado do Amazonas ou de órgãos ligados à RMM ou aos Municípios da RMM que estabeleçam planos para a mobilidade urbana considerando a área da RMM ou a estruturação de um projeto integrado entre os Município a esta pertencentes.

---

<sup>8</sup> <https://amazonasatual.com.br/mais-de-dez-anos-depois-onde-parou-a-regiao-metropolitana-de-manaus/>

## 2.3 Manaus

### 2.3.1 Lei Orgânica

As Leis Orgânicas municipais refletem, no tocante às atribuições de competências, o que dispõe a Constituição Federal, conferindo aos municípios competências municipais em matéria da prestação de serviços de transporte público e organização do espaço urbano.

De acordo com o art. 8º da Lei Orgânica de Manaus, compete ao Município organizar e prestar, diretamente ou sob regime de permissão ou concessão, dentre outros, os seguintes serviços de transporte coletivo urbano e intramunicipal e prestar o serviço de transporte coletivo especial para trabalhadores, escolares e turistas.

Ainda, de acordo com a Lei Orgânica de Manaus, o Município deve atuar no sentido de viabilizar a efetivação do direito ao transporte à população, cabendo ao Poder Público por meio das empresas de transporte coletivo, públicas, permissionárias ou concessionárias, tomar as medidas necessárias para garantir linha regular em todos os bairros, comunidades e ramais (art. 251). Ainda, de acordo com o art. 252, o Município não poderá delegar a outros entes a organização, administração e gestão do sistema de transporte urbano, sendo responsável, inclusive, pela venda de passagens antecipadas, para as linhas em operação.

Ainda, o art. 256 da Lei Orgânica de Manaus prevê os seguintes princípios básicos para a prestação de serviços de transporte público:

- segurança, higiene e conforto dos passageiros, garantindo, em especial, acesso às pessoas com deficiência física e dificuldades de locomoção e a mulheres em estado de gravidez; prioridade a pedestres e usuários dos serviços;
- tarifa social que remunere de forma justa o serviço;
- proteção ambiental contra a poluição atmosférica, sonora e hídrica, mediante critérios estabelecidos pelo órgão Municipal competente;
- integração operacional e tarifária entre sistemas e meios de transporte e racionalização de itinerários;
- compatibilização entre o transporte e o uso do solo urbano;
- participação paritária das entidades representativas dos usuários, trabalhadores e empresários de transportes, no planejamento, fiscalização e avaliação dos serviços.

O art. 258 prevê as obrigações das empresas operadoras, na administração pública, permissionárias e concessionárias, incluindo (i) a garantia da segurança, conforto, higiene e regularidade do serviço aos usuários, (ii) o cumprimento das regras contratuais de serviço e operações, (iii) a submissão dos veículos à vistoria periódica pela entidade pública de administração

do sistema, (iv) a promoção da renovação da frota disponível na proporção de 25 por cento ao ano, observando vida útil média do veículo de seis anos, além de assegurar a sua ampliação em razão direta do crescimento populacional comprovado nas áreas de sua atuação, (v) a cobrança dos preços tarifados, entre outros.

Ainda, de acordo com o art. 259 da Lei Orgânica, os operadores do transporte público ficam obrigados a manter o funcionamento das linhas desses transportes 24 horas por dia, ininterruptamente.

### **2.3.2 Plano Diretor**

Nos termos da CF/88, “o plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana” (art. 182, § 1º). A ordenação e o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e a garantia do bem-estar de seus habitantes se alicerçam em tal instrumento (art. 182).

Como principal instrumento da política urbana municipal, todos os aspectos estabelecidos nos planos diretores devem ser observados pelos gestores públicos em sua atuação relativa aos diversos aspectos urbanísticos.

Nesse passo, o Plano Diretor do Município de Manaus (PDM) foi instituído pela Lei Complementar nº 2, de 16 de janeiro de 2014. De acordo com o PDM, a implementação da estratégia de mobilidade em Manaus deve observar as seguintes diretrizes:

- garantia da fluidez da circulação dos veículos e da segurança dos usuários nas rodovias e estradas que estruturam o Município, e nas vias que articulam a área urbana;
- qualificação das vias urbanas considerando-se os impactos ambientais na cidade, a segurança e o conforto dos pedestres e os princípios de universal acessibilidade;
- potencialização do transporte aquaviário por toda a orla de Manaus, criando-se alternativas de deslocamentos fluviais e fomentando o transporte fluvial de cargas e passageiros;
- potencialização do transporte cicloviário por todo o território da cidade de Manaus, criando-se alternativas de deslocamentos para ciclistas;
- priorização, no espaço viário, do transporte coletivo em relação ao transporte individual.

Ademais, o PDM estabelece, em seu art. 21, os seguintes programas estratégicos de mobilidade em Manaus:

- Programa de Transporte Coletivo Urbano que integre ações de otimização e racionalização do sistema, modernização do gerenciamento e qualificação dos equipamentos de suporte ao transporte urbano intermodal, mediante: (i) integração dos diferentes modos de transporte, eliminando a concorrência entre eles e aumentando a disponibilidade do serviço; (ii) informação dos itinerários disponíveis em diferentes meios de comunicação, com vista à acessibilidade; (iii) ampliação da rede de transporte coletivo com a implementação de infraestrutura adequada ao crescimento da demanda e a melhoria na qualidade do serviço oferecido.
- Programa de Melhoria da Circulação e Acessibilidade Urbana, objetivando a qualificação dos logradouros públicos e o ordenamento dos sistemas operacionais de tráfego, mediante: (i) priorização dos pedestres, das pessoas com deficiência e das pessoas com baixa mobilidade nas vias, ordenando e padronizando os elementos do mobiliário urbano e a comunicação visual, implantando e ampliando a arborização, implantando, nivelando e recuperando as calçadas ocupadas com usos impróprios; (ii) elaboração e implantação de rede cicloviária, mantendo-a em constante adequação e integração quando da criação de novas vias e corredores urbanos; (iii) adequação e ampliação das redes de serviços urbanos que interfiram na qualidade de circulação nas vias, incluindo os sistemas de drenagem de águas pluviais e de iluminação pública; (iv) garantia da acessibilidade universal autônoma e segura aos usuários do espaço urbano, priorizando as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e os pedestres.

O PDM também estabelece as diretrizes e componentes mínimos que deverão ser previstos no Plano de Mobilidade Urbana, incluindo a definição das competências dos órgãos e entidades municipais relativas à sua execução, as diretrizes para o Sistema de Transporte Coletivo Intramunicipal, prevendo ações específicas para melhoria e manutenção das estradas vicinais e a elaboração das normas pertinentes ao transporte fluvial, entre outros.

### **2.3.3 Instituto Municipal de Mobilidade Urbana**

O Instituto Municipal de Mobilidade Urbana (IMMU) foi criado pela Lei nº 2.428, de 07 de maio de 2019, como entidade autárquica que integra a Administração Indireta do Poder Executivo, vinculada diretamente à Casa Civil, com personalidade jurídica própria, autonomia administrativa e financeira. A IMMU tem como finalidades, entre outros, no que diz respeito à mobilidade urbana:

- coordenar, executar e gerir o Sistema de Transportes Públicos Urbanos de Passageiros;
- elaborar políticas públicas voltadas ao transporte público de passageiros urbano e ao pleno exercício do poder de polícia administrativa dos setores que lhes são afetos;

- gerenciar, planejar, controlar e fiscalizar o Sistema de Transportes Públicos de Passageiros, Transporte de Passageiros por Fretamento e, no que couber, o transporte de carga no âmbito do município de Manaus;
- planejar, implantar e operar as conexões intermodais de transporte;
- elaborar os estudos tarifários para a composição da tarifa oriunda da prestação do serviço público de passageiros urbano na cidade de Manaus, submetendo-os ao Chefe do Poder Executivo;
- intervir no serviço de transporte coletivo urbano, na forma do regulamento respectivo, de modo a evitar a descontinuidade do serviço de transporte, em atendimento aos princípios constitucionais que norteiam os serviços públicos;
- elaborar e coordenar a implantação do Plano de Transportes e dos regulamentos necessários ao funcionamento do Sistema;
- operar, direta ou indiretamente, mediante autorização, permissão ou concessão, os serviços de transporte público de passageiros;
- planejar, coordenar e realizar palestras educativas e cursos aos permissionários, concessionários e demais agentes públicos integrantes do sistema de transporte, assim como às comunidades, escolas públicas e particulares, empresas e demais organizações governamentais ou privadas, visando à melhoria na prestação do serviço público de transporte; e
- analisar e autorizar os polos geradores de viagens, com vistas à adequação de projetos que causem impactos na infraestrutura do transporte coletivo.
- firmar convênios ou acordos públicos e privados para a viabilização de planos, programas e projetos em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana e o Plano de Mobilidade Urbana de Manaus (PlanMob - Manaus);
- Executar, no Município, diretamente ou por delegação, obras e serviços relacionados à mobilidade urbana, relativos à operação do sistema viário e ao sistema de transporte coletivo público, mediante contratos, convênios e outros instrumentos legais com entes públicos ou privados.

#### **2.3.4 Plano de Mobilidade Urbana de Manaus**

O Plano de Mobilidade Urbana de Manaus (PlanMob-Manaus) foi instituído pela Lei nº 2.075, de 29 de dezembro de 2015, com a finalidade de orientar as ações do Município de Manaus no que se refere aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte que garantam os deslocamentos de pessoas, cargas e serviços públicos em seu território.

De acordo com o art. 6º da Lei, a política de mobilidade do Município de Manaus deve ser orientada pelas seguintes diretrizes:

- favorecer os deslocamentos motorizados de média e grande distância por meio do serviço de transporte público coletivo, priorizando-o nos planos e projetos;
- priorizar a circulação dos ônibus do transporte público coletivo urbano no uso do sistema viário;
- valorizar a bicicleta nos deslocamentos de curta e média distância como meio de transporte complementar e lúdico;
- reconhecer a importância dos deslocamentos a pé e valorizá-los nos planos e projetos;
- estabelecer uma melhor articulação viária do território como forma de reduzir a sobrecarga de fluxos desnecessários nas vias principais, visando à redução dos tempos de circulação;
- reorganizar o sistema viário e definir novas implantações de forma a reduzir as segregações do território e a geração de barreiras à circulação de veículos e pessoas, bem como proporcionar o desenvolvimento urbano por meio do aumento das conexões viárias, tendo como prioridade as alterações viárias de baixo custo;
- promover a coordenação e integração entre os diversos modos de transporte;
- garantir mobilidade para as pessoas com deficiência ou dificuldade de locomoção;
- reduzir os impactos ambientais da mobilidade urbana;
- fortalecer a gestão pública no planejamento, controle e operação dos sistemas viários e de transportes que servem à mobilidade da cidade.

São objetivos gerais do PlanMob-Manaus:

- requalificação do transporte coletivo urbano;
- implantação do Sistema Ciclo viário de Manaus;
- requalificação das calçadas, com ênfase na circulação de pedestres e pessoas com deficiência ou dificuldade de locomoção;
- ampliação e reconfiguração da malha viária;
- melhoria do trânsito e redução dos acidentes;
- articulação do transporte intermunicipal;
- reestruturação, tratamento e ampliação do transporte hidroviário;
- tratamento do transporte de cargas;
- reestruturação da gestão da mobilidade;
- acompanhamento e controle da Política de Mobilidade Urbana.

Entre os programas previstos no PlanMob-Manaus, destacam-se: (i) a reestruturação da rede de transporte coletivo; (ii) a implantação dos corredores BRT e corredores preferenciais;(iii)

aprimoramento do Sistema de Bilhetagem Eletrônica; (iv) estruturação da rede ciclo viária e implantação de serviço de bicicletas públicas; (v) implantação de equipamentos de integração intermodal e (vi) organização e ampliação do transporte hidroviário.

Ocorre que, apesar da instituição do PlanMob-Manaus, não é possível verificar a implantação de políticas públicas em linha com os objetivos e diretrizes do plano. Como exemplo, o BRT nunca foi implementado pelo Município de Manaus, que, inclusive, parece ter sido descartado dos planos do Município pela Câmara Municipal em 2019.<sup>9</sup>

### **2.3.5 Normas sobre transporte coletivo urbano**

A Lei Municipal nº 2.898, de 09 de junho de 2022, dispõe sobre os serviços de transporte público coletivo de passageiros no Município de Manaus, classificados entre serviço convencional e serviço complementar, conforme definições constantes dos artigos 37 e 47, respectivamente:

- Convencional: é o serviço básico e principal de mobilidade, destinado a atender, de forma ampla, às demandas normais de deslocamento da população, com frota limitada à demanda.
- Complementar: é o serviço de transporte público de passageiros prestado exclusivamente por pessoa física, complementar ao transporte convencional, não concorrente com a rede básica, com vistas ao atendimento de áreas estratégicas ou de difícil acesso.

Ademais, a legislação estabelece normas gerais e diretrizes para a operação dos serviços.

Além disso, o Decreto nº 5.405, de 13 de outubro de 2022, regulamentou o serviço de transporte público coletivo complementar, no âmbito do Município de Manaus, que, nos termos do art. 4º do Decreto, deve ser prestado por permissionário autônomo, selecionado por meio de processo licitatório e que obedeça aos critérios de segurança, regularidade, qualidade, eficiência, cortesia, continuidade e modicidade das tarifas. O Decreto também estabelece diretrizes e regras gerais para a prestação dos serviços.

---

<sup>9</sup> <https://diariodotransporte.com.br/2019/02/19/manaus-desiste-de-vez-de-executar-projeto-de-brt/>

### **3. Apêndice II – Aspectos Jurídico e Regulatório**

No decorrer do trabalho realizado pela assessoria jurídica, foi adotado um modelo de análise continuada, que permeia os demais produtos de forma transversal, que terá por objetivo identificar restrições e propor soluções para remover barreiras e viabilizar a implementação da Estratégia Nacional de Mobilidade Urbana em âmbito federal, estadual e municipal.

Será produzido um quadro sintético para cada Região Metropolitana, que permitirá a análise comparativa entre as diversas RMs que contará com a sistematização de informações acerca do diagnóstico jurídico, delegação coordenada dos serviços, política tarifária, modelos de remuneração e bilhetagem da RM e dos municípios relevantes no contexto da mobilidade urbana.

#### **3.1. Urbanístico**

A PNMU é orientada por diretrizes que tratam das questões urbanísticas e que tem incidência na mobilidade urbana. Dessa forma, em termos urbanísticos, a orientação da PNMU é guiada pelas seguintes diretrizes, previstas em seu art. 6º: (i) integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos; (ii) mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade; e (iii) incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes.

Em relação às diretrizes metropolitanas da RMM, não constam normas mais concretas no que tange à gestão das condições urbanísticas para a viabilização das operações de transporte de passageiros ou demais aspectos inerentes ao setor de mobilidade urbana, além das disposições já mencionadas ao longo do presente relatório.

### **3.2. Institucional**

Como abordado na acima (item 2), a RMM conta com uma ordenação institucional formalmente constituída. Porém, inexistem normas mais específicas ou concretas no sentido de viabilizar a integração plena da RMM com os municípios partícipes dessa região metropolitana. Dessa forma, fica a cargo das legislações municipais a tentativa de estabelecer critérios ou diretrizes de integração e diálogo com as instâncias de governança da RMM, o que, infelizmente, não aparenta se materializar.

Nos municípios, verifica-se, efetivamente, a dificuldade de integração entre as instâncias municipal e metropolitana, o que se reflete também sobre o conseqüente conflito de responsabilidades, deliberações, direcionamentos financeiros e demais aspectos.

### **3.3. Ambiental**

Em relação às diretrizes metropolitanas da RMM, não constam normas mais concretas no que tange à gestão ambiental em relação às operações de transporte de passageiros ou demais aspectos inerentes ao setor de mobilidade urbana além das disposições já mencionadas ao longo do presente relatório.

### **3.4. Operacional**

Em relação às diretrizes metropolitanas da RMM, não constam normas mais concretas no que tange à gestão das condições urbanísticas para a viabilização das operações de transporte de passageiros ou demais aspectos inerentes ao setor de mobilidade urbana, além das disposições já mencionadas ao longo do presente relatório.

## **3.5. Financeiro**

### **3.5.1. Fundo Garantidor da Região Metropolitana de Manaus**

O Fundo Especial da Região Metropolitana de Manaus (FERMM) foi instituído pela Lei Complementar nº 60, de 29 de fevereiro de 2008, com a finalidade de dar suporte financeiro ao planejamento integrado e às ações conjuntas no que se refere às funções públicas de interesse comum entre o Estado e os Municípios integrantes da RMM e com objetivo de financiar e investir em programas e projetos de interesse da Região Metropolitana de Manaus, incluindo a melhoria dos serviços públicos municipais.

### **3.5.2. Fundo de Infraestrutura e Desenvolvimento do Estado do Amazonas**

O Decreto nº 5.865, de 28 de abril de 2022 regulamenta o Fundo de Infraestrutura e Desenvolvimento do Estado do Amazonas (FIDEAM), que tem como objetivo viabilizar investimentos nas áreas de educação, de saúde, de segurança pública e de infraestrutura, visando à promoção do desenvolvimento estadual.

De acordo com o art. 2º do Decreto, o FIDEAM é gerido pela Secretaria de Estado de Infraestrutura, como órgão responsável pela implementação das ações do fundo.

### **3.5.3. Fundo Municipal de Mobilidade Urbana**

Em Manaus, a gestão e o financiamento das políticas de mobilidade urbana são apoiados por instrumentos específicos, como o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana (FMMU). Instituído pela Lei nº 2.552, de 17 de dezembro de 2019, o FMMU tem como finalidade fornecer suporte técnico e financeiro às políticas de melhoria da mobilidade urbana, com foco em segurança, acessibilidade universal, inclusão e sustentabilidade. O fundo prioriza ações que garantam a qualidade e eficiência do transporte coletivo, integrando diversos modos de transporte no município.

De acordo com o art. 2º da Lei que o instituiu, a utilização dos recursos financeiros do FMMU deve se dar exclusivamente para as seguintes finalidades: (i) desenvolvimento de projetos para a otimização do trânsito e do transporte no âmbito do município de Manaus, (ii) financiamento e investimento em planos, programas, projetos e ações relacionados à mobilidade urbana no Município, (iii) criação, desenvolvimento e aperfeiçoamento de programas, soluções e mecanismos de gerenciamento, planejamento, tecnologia da informação, inovação, preservação e sustentabilidade ambiental e sistemas inteligentes, relacionados à gestão do transporte público, (iv) realização de estudos e pesquisas relacionados à fluidez do trânsito e ao transporte público e afins; (v) manutenção, modernização, melhoria da qualidade e expansão dos serviços públicos municipais de transporte coletivo de passageiros, em especial da gestão e melhoramento da bilhetagem

eletrônica com ênfase no incentivo à universalização do *smartcard*, (vi) execução de ações destinadas a garantir a maior eficiência ao transporte coletivo de passageiros e maior fluidez do trânsito;(vii) fomento e investimento na estrutura e infraestrutura de mobilidade urbana, notadamente em relação ao transporte coletivo de passageiros, podendo, inclusive, se for o caso, destinar os recursos do FMMU em garantia do Sistema, (viii) realização de investimentos na ampliação da malha cicloviária do município de Manaus, (ix) realização de publicidade institucional, campanhas educativas, pesquisas, realização e participação em palestras, cursos, seminários e eventos relacionados à acessibilidade, mobilidade, prevenção ao assédio sexual nos transportes públicos, e formação e qualificação dos profissionais atuantes nas áreas do transporte e do trânsito, (x) apoio a outras ações relacionadas às diretrizes instituídas para a política nacional de mobilidade urbana, (xi) custeio de despesas relacionadas ao trânsito, ao sistema viário e ao transporte público, (xii) aquisição e implantação de infraestrutura para operação de trânsito e de transporte, (xiii) aquisição e implantação de equipamento de auxílio ao controle e fiscalização do trânsito e do transporte, (xiv) subsídio para custeio da diferença a menor entre a tarifa pública e aquela aplicável aos beneficiários estudantes e isentos no serviço público de transporte coletivo urbano, na modalidade convencional e (xv) manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do sistema de transporte coletivo urbano, modalidade convencional.

## **3.6. Diagnóstico das operações existentes**

### **3.6.1. Transporte Coletivo de Passageiros na RMM**

Não foram identificadas operações delegadas pelo Estado do Amazonas ou pela RMM.

### **3.6.2. Operações de Transporte em Manaus**

A IMMU, ainda denominada Superintendência Municipal de Transportes Urbanos na época, firmou, em 24 de março de 2011, 10 (dez) contratos de concessão, referentes a 10 lotes, para prestação do serviço público do transporte coletivo urbano de passageiros por ônibus<sup>10</sup> com as empresas City Transportes Ltda. (Lote 01), Viação São Pedro Ltda. (Lote 02), Rondônia Comércio e Extração de Minérios Ltda. (Lote 03), Transtol Empresa De Transportes Coletivo Toledo Ltda. (Lote 04), Viação Nova Integração Ltda. (Lote 05), Via Verde Transportes Coletivos Ltda. (Lote 06), Expresso Coroado Ltda. (Lote 07), Global Gnz Empreendimentos E Participações Ltda. (Lotes 08 e 10) e Auto Ônibus Lider Ltda. (Lote 09).

Os contratos foram celebrados com base no Edital de Concorrência nº 001/2010-CEL/SMTU, tendo como objeto a prestação de serviço público do transporte coletivo urbano de passageiros por ônibus, na modalidade convencional, no Município de Manaus, por meio das linhas constantes de cada lote, conforme previsto no Edital. A delegação dos serviços tiveram como contrapartida o pagamento de outorgas por cada uma das concessionárias, variável de acordo com o lote e o número de veículos, em 36 (trinta e seis) meses.

Os contratos constam todos com o prazo de vigência de 10 (dez) anos e prevê prorrogação automática em caso de a concessionária não se opor expressamente por escrito.

Cumprе ressaltar que o Ministério Público do Estado do Amazonas (MP-AM) ajuizou a Ação Civil Pública nº 0211313-03.2011.8.04.0001 em face do Município de Manaus e Superintendência Municipal de Transportes Urbanos requerendo a decretação de nulidade da homologação da concorrência pública n. 001/2010-CEL/SMTU. De acordo com o MP-AM, o edital de licitação possuía vícios insanáveis, tendo requerido que os réus fossem obrigados republicar o edital de licitação com as seguintes adaptações: (i) especificar em seu teor de fontes de receitas alternativas concretas decorrentes da concessão, bem como sua obrigatória reversão em benefício da equação econômico-financeira do contrato; (ii) adequar o prazo para a apresentação de garantia para a

---

<sup>10</sup> Foram celebrados os seguintes contratos: Contrato nº 001/2011 – CEL/SMTU, Contrato nº 002/2011 – CEL/SMTU, Contrato nº 003/2011 – CEL/SMTU, Contrato nº 004/2011 – CEL/SMTU, Contrato nº 005/2011 – CEL/SMTU, Contrato nº 006/2011 – CEL/SMTU, Contrato nº 007/2011 – CEL/SMTU, Contrato nº 008/2011 – CEL/SMTU, Contrato nº 009/2011 – CEL/SMTU e Contrato nº 010/2011 – CEL/SMTU.

participação do certame, que dure até o início da habilitação, nos termos do art. 31, III e 43, da Lei n. 8.666/93; (iii) disponibilizar, após a republicação, o edital em local público para acesso à população em geral, em meio físico e virtual, bem como seja franqueada a manifestação para a sua impugnação ao público geral, nos termos do art. 5º, XXXIV, "a", da CF e nos arts. 3, §3º, 41, §1º e 32, §5º, da Lei n.8.666/93, independente do pagamento de taxa para reprodução; (iv) adequar o texto do edital para permitir, a apresentação de atestados técnicos emitidos por pessoa jurídica de direito público e privado, nos termos do art. 30, II, §1º, Lei n. 8.666/93.e) Sejam estabelecidas justificativas para os critérios de julgamento das propostas técnicas, de modo a tornar a sua existência e valoração objetivos, nos termos do art. 44, §1º, da Lei n. 8.666/93.

Mediante referida sentença, o juízo de primeiro grau julgou procedente o pedido e determinou a anulação do ato homologatório da concorrência pública n.001/2010-CEL/SMTU. Ato contínuo, condenou os réus na obrigação de adequar o edital de licitação discutido em juízo de acordo com os termos apontados pelo Ministério Público.

Houve apelação das empresas Expresso Coroado Ltda.; Via Verde Transportes Coletivos Ltda.; Açai Transportes Coletivos Ltda.; Global GNZ Empreendimentos e Participações Ltda.; Auto Ônibus Líder Ltda., Transtol Transportes Ltda., Rondônia Transportes Ltda., Viação São Pedro Ltda. e Integração Transportes Ltda.

O TJAM manteve o julgamento da primeira instância para julgar procedente a ação, determinando que a anulação do ato homologatório da concorrência pública n. 001/2010-CEL/SMTU, publicado em 03/03/2011.

### **3.6.3. Sistema de Bilhetagem**

#### **3.6.3.1. RMM**

Conforme mencionado na seção acima, não há atualmente sistema de bilhetagem vigente na RMM.

#### **3.6.3.2. Manaus**

A Lei nº 1.585, de 13 de setembro de 2011, institui o Sistema Integrado da Gestão Inteligente de Transporte no Município de Manaus (SIGIT), a ser implantado no serviço público de transporte coletivo urbano de Manaus, com a finalidade de controlar os subsistemas de arrecadação eletrônica, de controle operacional, de informação aos usuários, semáforo e outros de natureza correlata, incluindo a integração física e tarifária nos serviços de transporte público por meio da utilização de metodologia inteligente que permita a transferência entre os diferentes modais de transporte coletivo urbano.

Ainda, de acordo com o art. 2º da Lei, compete ao Município de Manaus (i) executar diretamente, ou mediante concessão ou permissão, a implantação do SIGIT, além de (ii) coordenar, controlar e acompanhar a implantação e a operação do SIGIT, (iii) definir a operacionalização do SIGIT, por meio de atos normativos, (iv) realizar a supervisão, gestão e fiscalização do SIGIT, competindo-lhe, diretamente ou mediante terceiros, a geração, distribuição e comercialização dos créditos eletrônicos necessários à operação e ao uso do sistema, (v) emitir e comercializar o vale-transporte, diretamente ou por meio de autorização dada a terceiros e (vi) receber e processar todas as informações relativas à geração e venda, bem como ao uso dos créditos eletrônicos.

## **3.7. Conclusões sobre os aspectos institucionais e jurídicos**

### **3.7.1. Pontos de atenção sobre a RMM**

Apesar da constituição normativa da RMM, na prática é o Estado do Amazonas que tem competência para promover políticas públicas de interesse metropolitano, o que, no entanto, não ocorre no que diz respeito ao setor de mobilidade urbana que, conforme melhor explorado abaixo, carece de regularização, ocorrendo em sua maior parte de forma precária e/ou com irregularidades. Além disso, a ausência de instrumentos participativos e de transparência na elaboração e implementação de planos, assim como a falta de ações concretas, como a integração dos sistemas de transporte público entre os municípios, evidencia a distância entre o planejamento teórico e a realidade operacional. Enquanto isso, questões estruturais, como o transporte hidroviário e rodoviário intermunicipal, continuam a carecer de soluções integradas e sustentáveis. Esse cenário afasta o engajamento dos Municípios e dificulta a implementação de iniciativas mais concretas de caráter unificado, o que gera um cenário de insegurança jurídica também para o transporte público coletivo.

Dessa forma, por mais que haja serviços públicos de transporte de interesse comum a mais de um município, o desenvolvimento de arcabouços municipais acerca da mobilidade urbana, no âmbito da RMM, também encontra respaldo na legislação local. Outro ponto crítico é a ausência de diálogo sistemático entre os níveis estadual e municipal, o que fragmenta os esforços e gera duplicidade ou omissão de políticas. Sem uma governança efetiva e integrada, a RMM fica refém de interesses isolados, prejudicando a implementação de projetos de grande impacto regional. Em outras palavras, há uma concorrência institucional e normativa, sem registros, ao menos em matéria de transporte coletivo, de integração ou mesmo cooperação de caráter intergovernamental.

Além da desmobilização da entidade metropolitana em comento e também do Estado de Amazonas, nota-se que a formalização das operações ocorre somente em nível Municipal e, mesmo assim, carecem de melhor estruturação, tendo sido questionadas e, inclusive, declaradas irregulares pelos órgãos de controle competentes. A fragilidade dos arranjos institucionais, que não garantem qualquer diálogo entre os entes estadual e municipais parece refletir nas operações de TPC, que, apesar de encontrarem respaldo legislativo para sua organização, não estão formalizadas nos termos da Lei e, ainda, carecem de regular procedimento licitatório.

## 4. Anexos Jurídicos

### 4.1.1. Framework Geral da RM

FRAMEWORK INSTITUCIONAL DA RM	
Constituição da RM	A Região Metropolitana de Manaus ("RMM") foi criada por meio da Lei Complementar Estadual nº 52, de 30 de maio de 2007 ("LCE nº 52/2007"), conforme alterada pelas Lei Complementar Estadual nº 59, de 27 de dezembro de 2007, e Lei Complementar Estadual nº 64, de 30 de maio de 2009, com a seguinte composição de municípios: Manaus, Iranduba, Novo Airão, Careiro da Várzea, Rio Preto da Eva, Itacoatiara, Presidente Figueiredo, Manacapuru, Careiro Castanho, Autazes, Silves, Itapiranga e Manaquiri (art. 1º).
Composição da RM e atualização	Manaus, Iranduba, Novo Airão, Careiro da Várzea, Rio Preto da Eva, Itacoatiara, Presidente Figueiredo, Manacapuru, Careiro Castanho, Autazes, Silves, Itapiranga e Manaquiri.
Correspondência da RM com a disciplina jurídica metropolitana	O Estado do Amazonas conta com a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Metropolitano, criada pela Lei 6.225, de 27 de abril de 2023, que tem como finalidades o desenvolvimento da Região Metropolitana de Manaus, a formulação e implementação de políticas públicas de saneamento básico e habitação, a execução das políticas energéticas e de recursos hídricos, bem como o planejamento, o desenvolvimento e a execução de políticas públicas de infraestrutura e projetos estratégicos de interesse do Poder Executivo Estadual (art. 48-B).
Estrutura de governança da RM	N/A
Contratos celebrados pela RMF	N/A
Existência de Convênios/Consórcios Públicos	N/A
Normas sobre Mobilidade Urbana editadas pela RM	Inexistem normas mais objetivas no que tange à regulação da mobilidade urbana na RMF.
Agente fiscalizador metropolitano	A Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados e Contratados do Estado do Amazonas (ARSEPAM), autarquia sob regime especial vinculada à Casa Civil do Estado do Amazonas foi criada pela Lei n. 2.568, de 25 de novembro de 1999, com alterações promovidas pela Lei n. 2.597, de 31 de janeiro de 2000, pela Lei n. 2.715, de 2 de janeiro de 2002, e pela Lei n. 5.060, de 27 de dezembro de 2019, esta última que transformou a Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos do Estado do Amazonas - ARSAM em Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados e Contratados do Estado do Amazonas - ARSEPAM.

### 4.1.2. Operações de TPC

OPERAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS	
<b>Contrato / Tipo de Operação</b>	Contrato de Concessão n.º 001/2011–PMM
<b>Partes</b>	Município de Manaus e VIAÇÃO SÃO PEDRO LTDA.
<b>Objeto</b>	Delegação dos Serviços Públicos de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros Convencional do LOTE 02 do Município de Manaus/AM.
<b>Unidades federativas integrantes das linhas de transporte</b>	Município de Manaus

OPERAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS	
<b>Tipo de Outorga</b>	Concessão Comum
<b>Valor de Outorga</b>	R\$ 15.846,62 (quinze mil, oitocentos e quarenta e seis reais e sessenta e dois centavos) por veículo do LOTE 02 referente ao Valor da Outorga, em 36 (trinta e seis) parcelas mensais e sucessivas.
<b>Valor do contrato</b>	R\$ 367.641.584,00 (Trezentos e sessenta e sete milhões, seiscentos e quarenta e um mil, quinhentos e oitenta e quatro reais)
<b>Data de assinatura</b>	24 de março de 2011
<b>Vigência</b>	10 anos
<b>Atribuições e obrigações</b>	Atender as demandas de deslocamento dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na modalidade convencional regular, mantendo e aprimorando os serviços e de acordo com os princípios de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação, modicidade das tarifas e o de pleno respeito aos direitos dos usuários.
<b>Forma de Remuneração da Contratada</b>	Remuneração por meio da cobrança de tarifa

OPERAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS	
<b>Contrato / Tipo de Operação</b>	Contrato de Concessão n.º 003/2011–PMM
<b>Partes</b>	Município de Manaus e RONDÔNIA COMÉRCIO E EXTRAÇÃO DE MINÉRIOS LTDA
<b>Objeto</b>	Delegação dos Serviços Públicos de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros Convencional do LOTE 03 do Município de Manaus/AM.
<b>Unidades federativas integrantes das linhas de transporte</b>	Município de Manaus
<b>Tipo de Outorga</b>	Concessão Comum
<b>Valor de Outorga</b>	R\$ 18.297,97 (dezoito mil, duzentos e noventa e sete reais e noventa e sete centavos) por veículo do LOTE 03, referente ao Valor da Outorga, em 36 (trinta e seis) parcelas mensais e sucessivas.
<b>Valor do contrato</b>	R\$ 764.855.146,00 (Setecentos e sessenta e quatro milhões, oitocentos e cinquenta e cinco mil, cento e quarenta e seis reais)
<b>Data de assinatura</b>	24 de março de 2011
<b>Vigência</b>	10 anos
<b>Atribuições e obrigações</b>	Atender as demandas de deslocamento dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na modalidade convencional regular, mantendo e aprimorando os serviços e de acordo com os princípios de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação, modicidade das tarifas e o de pleno respeito aos direitos dos usuários.
<b>Forma de Remuneração da Contratada</b>	Remuneração por meio da cobrança de tarifa

OPERAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS	
<b>Contrato / Tipo de Operação</b>	Contrato de Concessão n.º 004/2011–PMM
<b>Partes</b>	Município de Manaus e TRANSTOL EMPRESA DE TRANSPORTES COLETIVO TOLEDO LTDA.
<b>Objeto</b>	Delegação dos Serviços Públicos de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros Convencional do LOTE 04 do Município de Manaus/AM.
<b>Unidades federativas integrantes das linhas de transporte</b>	Município de Manaus
<b>Tipo de Outorga</b>	Concessão Comum
<b>Valor de Outorga</b>	R\$ 15.108,83 (quinze mil, cento e oito reais e oitenta e três centavos) por veículo do LOTE 04, referente ao Valor da Outorga, em 36 (trinta e seis) parcelas mensais e sucessivas.
<b>Valor do contrato</b>	R\$ 235.697.748,00 (Duzentos e trinta e cinco milhões, seiscentos e noventa e sete mil, setecentos e quarenta e oito reais)
<b>Data de assinatura</b>	24 de março de 2011
<b>Vigência</b>	10 anos
<b>Atribuições e obrigações</b>	Atender as demandas de deslocamento dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na modalidade convencional regular, mantendo e aprimorando os serviços e de acordo com os princípios de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação, modicidade das tarifas e o de pleno respeito aos direitos dos usuários.
<b>Forma de Remuneração da Contratada</b>	Remuneração por meio da cobrança de tarifa

OPERAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS	
<b>Contrato / Tipo de Operação</b>	Contrato de Concessão n.º 005/2011–PMM
<b>Partes</b>	Município de Manaus e VIAÇÃO NOVA INTEGRAÇÃO LTDA.
<b>Objeto</b>	Delegação dos Serviços Públicos de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros Convencional do LOTE 05 do Município de Manaus/AM.
<b>Unidades federativas integrantes das linhas de transporte</b>	Município de Manaus
<b>Tipo de Outorga</b>	Concessão Comum
<b>Valor de Outorga</b>	R\$ 19.643,40 (dezenove mil, seiscentos e quarenta e três reais e quarenta centavos) por veículo do LOTE 05, referente ao Valor da Outorga, em 36 (trinta e seis) parcelas mensais e sucessivas.
<b>Valor do contrato</b>	R\$ 730.734.480,00 (Setecentos e trinta milhões, setecentos e trinta e quatro mil, quatrocentos e oitenta reais)
<b>Data de assinatura</b>	24 de março de 2011
<b>Vigência</b>	10 anos
<b>Atribuições e obrigações</b>	Atender as demandas de deslocamento dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na modalidade convencional regular, mantendo e aprimorando os serviços e de acordo com os princípios de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação, modicidade das tarifas e o de pleno respeito aos direitos dos usuários.

**OPERAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS**

<b>Forma de Remuneração da Contratada</b>	Remuneração por meio da cobrança de tarifa
---	--

**OPERAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS**

<b>Contrato / Tipo de Operação</b>	Contrato de Concessão n.º 006/2011–PMM
<b>Partes</b>	Município de Manaus e VIA VERDE TRANSPORTES COLETIVOS LTDA.
<b>Objeto</b>	Delegação dos Serviços Públicos de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros Convencional do LOTE 06 do Município de Manaus/AM.
<b>Unidades federativas integrantes das linhas de transporte</b>	Município de Manaus
<b>Tipo de Outorga</b>	Concessão Comum
<b>Valor de Outorga</b>	R\$ 15.284,57 (quinze mil, duzentos e oitenta e quatro reais e cinquenta e sete centavos) por veículo do LOTE 06, referente ao Valor da Outorga, em 36 (trinta e seis) parcelas mensais e sucessivas.
<b>Valor do contrato</b>	R\$ 580.813.660,00 (Quinhentos e oitenta milhões, oitocentos e treze mil, seiscentos e sessenta reais)
<b>Data de assinatura</b>	24 de março de 2011
<b>Vigência</b>	10 anos
<b>Atribuições e obrigações</b>	Atender as demandas de deslocamento dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na modalidade convencional regular, mantendo e aprimorando os serviços e de acordo com os princípios de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação, modicidade das tarifas e o de pleno respeito aos direitos dos usuários.
<b>Forma de Remuneração da Contratada</b>	Remuneração por meio da cobrança de tarifa

**OPERAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS**

<b>Contrato / Tipo de Operação</b>	Contrato de Concessão n.º 007/2011–PMM
<b>Partes</b>	Município de Manaus e EXPRESSO COROADO LTDA..
<b>Objeto</b>	Delegação dos Serviços Públicos de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros Convencional do LOTE 07 do Município de Manaus/AM.
<b>Unidades federativas integrantes das linhas de transporte</b>	Município de Manaus
<b>Tipo de Outorga</b>	Concessão Comum
<b>Valor de Outorga</b>	R\$ 16.858,38 (dezesseis mil, oitocentos e cinquenta e oito reais e trinta e oito centavos) por veículo do LOTE 07, referente ao Valor da Outorga, em 36 (trinta e seis) parcelas mensais e sucessivas.
<b>Valor do contrato</b>	R\$ 330.424.248,00 (Trezentos e trinta milhões, quatrocentos e vinte e quatro mil, duzentos e quarenta e oito reais)

OPERAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS	
<b>Data de assinatura</b>	24 de março de 2011
<b>Vigência</b>	10 anos
<b>Atribuições e obrigações</b>	Atender as demandas de deslocamento dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na modalidade convencional regular, mantendo e aprimorando os serviços e de acordo com os princípios de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação, modicidade das tarifas e o de pleno respeito aos direitos dos usuários.
<b>Forma de Remuneração da Contratada</b>	Remuneração por meio da cobrança de tarifa

OPERAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS	
<b>Contrato / Tipo de Operação</b>	Contrato de Concessão n.º 008/2011–PMM
<b>Partes</b>	Município de Manaus e GLOBAL GNZ EMPREENDIMENTOS E PARTICIPAÇÕES LTDA
<b>Objeto</b>	Delegação dos Serviços Públicos de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros Convencional do LOTE 08 do Município de Manaus/AM.
<b>Unidades federativas integrantes das linhas de transporte</b>	Município de Manaus
<b>Tipo de Outorga</b>	Concessão Comum
<b>Valor de Outorga</b>	R\$ 12.793,81 (doze mil, setecentos e noventa e três reais e oitenta e um centavos) por veículo do LOTE 08, referente ao Valor da Outorga, em 36 (trinta e seis) parcelas mensais e sucessivas.
<b>Valor do contrato</b>	R\$ 578.280.212,00 (Quinhentos e setenta e oito milhões, duzentos e oitenta mil, duzentos e doze reais) d
<b>Data de assinatura</b>	24 de março de 2011
<b>Vigência</b>	10 anos
<b>Atribuições e obrigações</b>	Atender as demandas de deslocamento dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na modalidade convencional regular, mantendo e aprimorando os serviços e de acordo com os princípios de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação, modicidade das tarifas e o de pleno respeito aos direitos dos usuários.
<b>Forma de Remuneração da Contratada</b>	Remuneração por meio da cobrança de tarifa

OPERAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS	
<b>Contrato / Tipo de Operação</b>	Contrato de Concessão n.º 009/2011–PMM
<b>Partes</b>	Município de Manaus e AUTO ÔNIBIS LIDER LTDA.
<b>Objeto</b>	Delegação dos Serviços Públicos de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros Convencional do LOTE 09 do Município de Manaus/AM.

OPERAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS	
<b>Unidades federativas integrantes das linhas de transporte</b>	Município de Manaus
<b>Tipo de Outorga</b>	Concessão Comum
<b>Valor de Outorga</b>	R\$ 18.196,45 (dezoito mil, cento e noventa e seis reais e quarenta e cinco centavos) por veículo do LOTE 09, referente ao Valor da Outorga, em 36 (trinta e seis) parcelas mensais e sucessivas.
<b>Valor do contrato</b>	R\$ 229.275.270,00 (Duzentos e vinte e nove milhões, duzentos e setenta mil, duzentos e setenta reais)
<b>Data de assinatura</b>	24 de março de 2011
<b>Vigência</b>	10 anos
<b>Atribuições e obrigações</b>	Atender as demandas de deslocamento dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na modalidade convencional regular, mantendo e aprimorando os serviços e de acordo com os princípios de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação, modicidade das tarifas e o de pleno respeito aos direitos dos usuários.
<b>Forma de Remuneração da Contratada</b>	Remuneração por meio da cobrança de tarifa

OPERAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS	
<b>Contrato / Tipo de Operação</b>	Contrato de Concessão n.º 010/2011–PMM
<b>Partes</b>	Município de Manaus e CITY TRANSPORTES LTDA.
<b>Objeto</b>	Delegação dos Serviços Públicos de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros Convencional do LOTE 10 do Município de Manaus/AM.
<b>Unidades federativas integrantes das linhas de transporte</b>	Município de Manaus
<b>Tipo de Outorga</b>	Concessão Comum
<b>Valor de Outorga</b>	R\$ 16.023,85 (dezesesseis mil e vinte e três reais e oitenta e cinco centavos) por veículo do LOTE 10, referente ao Valor da Outorga, em 36 (trinta e seis) parcelas mensais e sucessivas.
<b>Valor do contrato</b>	R\$ 496.739.350,00 (Quatrocentos e noventa e seis milhões, setecentos e trinta e nove mil, trezentos e cinquenta reais)
<b>Data de assinatura</b>	24 de março de 2011
<b>Vigência</b>	10 anos
<b>Atribuições e obrigações</b>	Atender as demandas de deslocamento dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na modalidade convencional regular, mantendo e aprimorando os serviços e de acordo com os princípios de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação, modicidade das tarifas e o de pleno respeito aos direitos dos usuários.
<b>Forma de Remuneração da Contratada</b>	Remuneração por meio da cobrança de tarifa

OPERAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS	
<b>Contrato / Tipo de Operação</b>	Contrato de Concessão n.º 001/2011–PMM
<b>Partes</b>	Município de Manaus e CITY TRANSPORTES LTDA.
<b>Objeto</b>	Delegação dos Serviços Públicos de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros Convencional do LOTE 01 do Município de Manaus/AM.
<b>Unidades federativas integrantes das linhas de transporte</b>	Município de Manaus
<b>Tipo de Outorga</b>	Concessão Comum
<b>Valor de Outorga</b>	R\$ 14.944,59 (quatorze mil, novecentos e quarenta e quatro reais e cinquenta e nove centavos) por veículo do LOTE 01, referente ao Valor da Outorga, em 36 (trinta e seis) parcelas mensais e sucessivas.
<b>Valor do contrato</b>	R\$ 221.179.932,00 (Duzentos e vinte e um milhões, cento e setenta e nove mil, novecentos e trinta e dois reais)
<b>Data de assinatura</b>	24 de março de 2011
<b>Vigência</b>	10 anos
<b>Atribuições e obrigações</b>	Atender as demandas de deslocamento dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na modalidade convencional regular, mantendo e aprimorando os serviços e de acordo com os princípios de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação, modicidade das tarifas e o de pleno respeito aos direitos dos usuários.
<b>Forma de Remuneração da Contratada</b>	Remuneração por meio da cobrança de tarifa