



Poder Judiciário
Justiça do Trabalho
Tribunal Regional do Trabalho da 11ª Região

Mandado de Segurança Cível **0000546-19.2026.5.11.0000**

Relator: SOLANGE MARIA SANTIAGO MORAIS

Processo Judicial Eletrônico

Data da Autuação: 03/07/2026

Valor da causa: R\$ 1.000,00

Partes:

IMPETRANTE: SINDICATO DOS TRAB EM TRANSP RDOV E URBANO COLETIVO DE MANAUS E NO AMAZONAS

ADVOGADO: ANGELA MARIA LEITE DE ARAUJO SILVA

IMPETRADO: JUÍZO DA 13ª VARA DO TRABALHO DE MANAUS/AM

IMPETRADO: VIACAO SAO PEDRO LTDA

IMPETRADO: INTEGRACAO TRANSPORTES LTDA

IMPETRADO: VEGA MANAUS TRANSPORTE DE PASSAGEIROS LTDA

IMPETRADO: GLOBAL GNZ TRANSPORTES LTDA.

IMPETRADO: VIA VERDE TRANSPORTES COLETIVOS LTDA

IMPETRADO: AUTO ONIBUS LIDER LTDA

IMPETRADO: EXPRESSO COROADO LTDA

IMPETRADO: MUNICIPIO DE MANAUS

CUSTOS LEGIS: Ministério Público do Trabalho

TERCEIRO INTERESSADO: UNIÃO FEDERAL (AGU) - AM

AMICUS CURIAE: SIND.DAS EMPRESAS DE TRANSP.DE PASSAGEIROS DO EST.DO AM.



À EXCELENTÍSSIMA SENHORA DESEMBARGADORA RELATORA SOLANGE MARIA SANTIAGO MORAIS — TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 11ª REGIÃO

Mandado de Segurança Cível nº 0000546-19.2026.5.11.0000

Impetrante: Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário e Urbano Coletivo de Manaus e no Amazonas — STTRM

Impetrado: Juízo da 13ª Vara do Trabalho de Manaus/AM

SINETRAM — SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DO ESTADO DO AMAZONAS, inscrito no CNPJ sob nº 04.603.197/0001-04, entidade sindical registrada no Ministério do Trabalho sob n. 003.000.01891-5, sito à Avenida Arquiteto José Henrique Bento Rodrigues, número 3541, no bairro Santa Etelvina, em Manaus, Amazonas, CEP 69093-149, vem, perante Vossa Excelência, por seus advogados subscritores, requerer seu ingresso no feito e expor o que segue.

I – Do Interesse Jurídico e da Legitimidade do SINETRAM

O SINETRAM é entidade sindical patronal regularmente constituída, com a finalidade de defesa dos direitos e interesses das empresas concessionárias do transporte coletivo urbano de passageiros de Manaus, *ex vi* do **art. 8º** da Constituição Federal.

A medida liminar deferida por Vossa Excelência em 06/07/2026 (id. bf8a00b) impôs, a todas as empresas integrantes do polo passivo da Ação Civil Pública nº 0000950-65.2025.5.11.0013, obrigação de pagamento pontual do adiantamento salarial de 40% até o dia 20 de cada mês e do saldo de 60% até o 5º dia útil do mês subsequente, sob pena de multa cominatória de R\$ 5.000,00 por dia de atraso, limitada a R\$100.000,00. A ordem repercute, portanto, de modo direto e uniforme, sobre a integralidade da categoria econômica representada pelo requerente, o que evidencia seu interesse jurídico na causa.



Registre-se que o SINETRAM já atua na ação civil pública subjacente, na qualidade de terceiro interessado admitido naqueles autos, tendo apresentado contestação e participado da audiência de justificação prévia, de modo que sua intervenção neste writ assegura a simetria subjetiva entre a demanda originária e a presente impetração, que dela é mero desdobramento.

Assim, com fundamento no art. 24 da Lei nº 12.016/2009, que determina a aplicação ao mandado de segurança das regras do Código de Processo Civil sobre litisconsórcio, c/c o art. 119 do CPC, requer sua admissão como **assistente simples** das empresas litisconsortes passivas ou, subsidiariamente, como **amicus curiae** (art. 138 do CPC), dada a pertinência temática, a representatividade adequada e a contribuição técnica da entidade para a compreensão da controvérsia.

II – Da Dependência Estrutural dos Subsídios Tarifários para o Cumprimento da Ordem Liminar

O cerne da questão submetida a Vossa Excelência não reside na vontade das empresas de pagar ou não pagar pontualmente os salários, mas na estrutura de custeio do sistema de transporte coletivo de Manaus, que condiciona materialmente o cumprimento da obrigação imposta na liminar a uma prestação de terceiro alheio a este writ: o repasse dos subsídios tarifários pelo Poder Concedente. Essa discussão está sendo tratada no Ação Civil Pública nº 0000950-65.2025.5.11.0013.

O transporte coletivo urbano da capital opera em regime de concessão pública sob modelo tarifário híbrido, na forma do art. 9º da Lei Federal nº 12.587/2012.¹ A tarifa de

¹ Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **deficit** ou subsídio tarifário.

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **superavit** tarifário.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o **deficit** originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais



MORAES & FREITAS
SOCIEDADE DE ADVOGADOS

remuneração — montante tecnicamente necessário ao custeio integral do sistema — não é suportada pelo usuário, que paga tarifa pública inferior, fixada por decisão de política pública municipal.

A diferença é coberta por subsídios devidos pelo Município de Manaus, por intermédio do Instituto Municipal de Mobilidade Urbana — IMMU, conforme impõe o § 5º do art. 9º da Lei nº 12.587/2012² e legislação municipal aplicável, vide:

▪ **BASE NORMATIVA E CONTRATUAL DO SUBSÍDIO DEVIDO PELO PODER CONCEDENTE**

Federal: art. 9º, § 5º, da Lei nº 12.587/2012 — dever de cobertura do déficit tarifário pelo poder concedente.

Municipal: Leis nº 2.545/2019, nº 2.546/2019 e nº 2.552/2019 (FMMU) — criam e vinculam o subsídio e o fundo de custeio.

Contratual: Primeiro Termo Aditivo ao Contrato — Cláusulas 3ª, 6ª e 8ª — obrigam o repasse mensal e a manutenção de saldo mínimo no FMMU.

Administrativo: Certidão IMMU (07/07/2022) e Declaração IMMU (01/08/2023) — reconhecem, com dados do próprio órgão gestor, a essencialidade e a equivalência matemática do subsídio ao equilíbrio do sistema.

Esse mesmo desenho normativo foi replicado, no plano municipal, pelas Leis nº 2.545 e nº 2.546, ambas de 13 de dezembro de 2019, que autorizaram o Poder Executivo a conceder, respectivamente, subsídio orçamentário para custeio do Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano, na modalidade convencional, visando ao equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão e à modicidade tarifária (Lei nº 2.545/2019, art. 1º), e subsídio destinado a cobrir a diferença a menor entre a tarifa pública e aquela aplicável aos beneficiários estudantes e isentos (Lei nº 2.546/2019).

provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

² § 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o **deficit** originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.



A Lei Municipal nº 2.552, de 17 de dezembro de 2019, por sua vez, criou o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana — FMMU, vinculado ao IMMU, destinando parte de suas receitas exatamente ao custeio desses subsídios e à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do sistema de transporte coletivo urbano, na modalidade convencional (art. 2º, incisos XIV e XV).

A própria relação contratual entre o Município e as concessionárias incorpora essa mesma lógica. O Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, firmado por todas as concessionárias em 05 de fevereiro de 2020, estabelece, em sua Cláusula Terceira, que a remuneração do serviço se dá em parte pela tarifa pública paga pelo usuário e em parte pelo Poder Concedente, em conformidade com as Leis Municipais nº 2.545 e nº 2.546/2019 (Cláusula Terceira, inciso II); prevê, em sua Cláusula Sexta, que os subsídios ali referidos serão custeados pelo FMMU; e impõe ao Poder Concedente, em sua Cláusula Oitava, o dever de manter permanentemente, no Fundo, saldo mínimo correspondente a uma parcela do subsídio orçamentário devido (Cláusula Oitava e Parágrafo Primeiro). O descumprimento sistemático desse dever contratual pelo próprio Poder Concedente é o que hoje inviabiliza, na origem, o cumprimento da ordem liminar.

A imprescindibilidade desses subsídios para a subsistência do sistema não é tese das empresas, mas fato reconhecido pelo próprio órgão gestor municipal. Em Certidão de 07 de julho de 2022, o IMMU certificou que os subsídios repassados às concessionárias são disponibilizados única e exclusivamente com a finalidade de manter o serviço definido como direito social (transporte), a ponto de reconhecer sua impenhorabilidade nos termos do art. 833, inciso IX, do Código de Processo Civil. E, em Declaração de 01 de agosto de 2023, o mesmo órgão gestor declarou que o custo mensal do serviço é apurado por planilha técnica própria e que a receita mensal das operadoras — receita própria de bilhetagem somada ao subsídio — equivale exatamente ao custo apurado, de modo que a supressão ou o atraso do repasse gera, por definição matemática, o mesmo montante de déficit no caixa das empresas.

Os números oficiais do próprio IMMU, já constantes da ação civil pública subjacente, revelam que aproximadamente metade da receita mensal do sistema depende dos subsídios públicos. Para fins exemplificativos, no relatório de agosto de 2025, o custo total do sistema alcançou R\$ 82.587.571,63, para uma arrecadação direta de apenas R\$ 42.221.193,00. O



subsídio necessário ao equilíbrio era de R\$ 40.311.363,41, porém, por deliberação do Poder Concedente, o repasse foi limitado a R\$20.000.000,00, gerando déficit de R\$20.311.363,41 apenas naquele mês.

Em audiência de justificação prévia realizada naqueles autos (id. d603657), o então Presidente do IMMU reconheceu expressamente o custo mensal de cerca de R\$ 81 milhões, arrecadação direta de R\$ 41 milhões e repasse municipal de apenas R\$ 20 milhões, com déficit mensal da ordem de R\$ 20 milhões.

Logo, a arrecadação obtida nas catracas e pela bilhetagem eletrônica não é suficiente sequer para suportar a folha de pessoal somada aos custos operacionais básicos — combustível, peças, manutenção da frota, fornecedores e tributos. A pontualidade salarial determinada na liminar pressupõe, como condição material inafastável, a pontualidade e a integralidade dos repasses do Poder Concedente, sobre as quais as empresas não detêm qualquer ingerência.

III – Do Esgotamento da Capacidade Financeira do Sistema

Em 07/07/2026, o SINETRAM protocolou notificação extrajudicial perante o Diretor-Presidente do IMMU, com cópia à Casa Civil do Município de Manaus (recebida no gabinete da autarquia às 09h07 do mesmo dia), formalizando a dimensão do inadimplemento do Poder Concedente, apurada com base em dados da própria autarquia municipal (doc. anexo).

Conforme notificação extrajudicial, os números são eloquentes. Somente no exercício de 2026, o Município encontra-se inadimplente no valor de R\$ 89.176.056,01, referente aos meses de abril (R\$ 11.241.787,70) e maio (R\$ 23.708.315,32), já vencidos, e à previsão de junho (R\$ 54.225.952,99). Somado o débito remanescente do exercício de 2025, de R\$101.256.799,34, o passivo total do Município junto ao sistema atinge R\$190.432.855,35.

PASSIVO TOTAL DO PODER CONCEDENTE EM 03/07/2026

R\$ 190.432.855,35

Na véspera do protocolo da notificação, as concessionárias receberam aporte de R\$22.000.000,00 — montante manifestamente insuficiente, do qual parte substancial foi



consumida, de forma automática, pelo pagamento de contas garantidas e empréstimos debitados diretamente nas contas das empresas, remanescendo passivo de R\$168.432.855,35.

As linhas de crédito juntos às instituições bancárias e financeiras estão esgotadas e as empresas não reúnem mais condições de sustentar a operação apenas com as receitas de venda de vale-transporte e recebimento à vista na catraca, tampouco mediante novo endividamento.

Esse quadro demonstra que eventual impontualidade salarial não decorre de deliberação, desídia ou resistência das empresas, mas de fato de terceiro (art. 393 do Código Civil): a retenção, pelo próprio Poder Público, dos recursos legalmente vinculados ao custeio do sistema, em afronta ao dever de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão (art. 175 da Constituição Federal e art. 9º, § 5º, da Lei nº 12.587/2012).

IV – Do Perigo de Irreversibilidade e do Efeito Inverso da Medida (art. 300, § 3º, do CPC)

É nesse contexto que o requerente, com o devido respeito, submete a Vossa Excelência a preocupação central desta manifestação: executada nos seus exatos termos, sem o correspondente aporte dos subsídios em atraso, a liminar tende a produzir efeito diametralmente oposto à sua finalidade protetiva, em situação vedada pelo art. 300, § 3º, do CPC.

Com efeito, se as empresas destinarem a integralidade da arrecadação direta ao pagamento pontual da folha — única forma de cumprir a ordem sem os repasses —, **não restarão recursos para aquisição de combustível e peças e para a manutenção da frota**. A consequência imediata é a **paralisação progressiva da operação**, com a supressão da própria arrecadação tarifária que custeia os salários.

Instala-se, assim, círculo vicioso de agravamento: sem ônibus em circulação, não há receita; sem receita, não há folha no mês subsequente; e a coletividade — incluídos os milhares de trabalhadores que a liminar visa proteger — suporta o colapso de serviço público essencial.

O EFEITO INVERSO DA ORDEM SEM O REPASSE DOS SUBSÍDIOS

Subsídio não repassado → toda a arrecadação vai para a folha → falta caixa para diesel/peças/insumos → frota se imobiliza → arrecadação despenca → sem folha no mês seguinte



A multa cominatória, por sua vez, pressupõe que o cumprimento da obrigação esteja na esfera de disponibilidade do devedor. Incidindo sobre prestação materialmente impossibilitada por inadimplemento do próprio Poder Público, as *astreintes* perdem a função coercitiva e assumem feição meramente confiscatória, subtraindo do sistema, já asfixiado, recursos que seriam destinados à operação e à própria folha.

O art. 537, § 1º, II, do CPC autoriza expressamente a modificação ou exclusão da multa quando o obrigado demonstrar justa causa para o descumprimento³ — e não há justa causa mais evidente do que a retenção, pelo ente concedente, de R\$ 190.432.855,35 devidos ao custeio do serviço.

Registre-se, por relevante, que há o reconhecimento na própria Ação Civil Pública subjacente da existência de crise estrutural – da qual busca-se solucionar –, e, conforme decisão do Juízo da 13ª Vara do trabalho, cujo deslinde ainda depende da conclusão de perícia contábil em curso.

A causa do impasse, portanto, não decorre de ilícito das empresas concessionárias do transporte coletivo, mas sim, **uma causa sistêmica**, causado pelo Poder Concedente. Desse modo, não se resolve o impasse por mera coerção dirigida a quem não detém os meios para solução, mas sim pelo equacionamento dos repasses por quem os deve (poder concedente).

V – Da Audiência de Conciliação como Via Adequada à Solução do Conflito

A Justiça do Trabalho tem na conciliação sua vocação histórica e seu método por excelência, como proclama o art. 764 da CLT, segundo o qual os dissídios submetidos à sua apreciação serão sempre sujeitos à conciliação. O Código de Processo Civil, na mesma direção, erige a solução consensual a norma fundamental do processo (art. 3º, §§ 2º e 3º) e comete ao julgador o dever de promovê-la a qualquer tempo (art. 139, V), inclusive com a participação de pessoas jurídicas de direito público, na forma dos arts. 32 a 34 da Lei nº 13.140/2015.

No caso concreto, a via consensual não é apenas juridicamente possível: é a única apta a entregar aos trabalhadores substituídos pelo impetrante aquilo que nenhuma ordem coercitiva

³ Art. 537. § 1º O juiz poderá, de ofício ou a requerimento, modificar o valor ou a periodicidade da multa vincenda ou excluí-la, caso verifique que: II - o obrigado demonstrou cumprimento parcial superveniente da obrigação ou justa causa para o descumprimento.



dirigida às empresas pode assegurar — dinheiro em caixa para o pagamento pontual dos salários.

Isso porque a solução do impasse não está na esfera de disponibilidade exclusiva das concessionárias, dependendo essencialmente do Município de Manaus e do IMMU, devedores dos subsídios e réus na ação civil pública subjacente, cuja presença à mesa de negociação permitirá a construção de plano de normalização dos repasses e de cronograma de equacionamento do passivo acumulado.

O interesse do impetrante e o interesse do requerente, aqui, convergem: ambos buscam a regularidade dos pagamentos e a preservação dos postos de trabalho, que pressupõem a continuidade do serviço.

A audiência de conciliação, com a participação do sindicato profissional, das empresas, do Município de Manaus, do IMMU e do d. Ministério Público do Trabalho — que já oficia no feito —, é o instrumento processual adequado para transformar o conflito aparente entre capital e trabalho naquilo que ele verdadeiramente é: um problema comum de financiamento do serviço público, cuja chave está com o Poder Concedente.

VI – Dos Pedidos

Diante do exposto, requer o SINETRAM:

a) sua admissão no feito como **assistente simples** das empresas litisconsortes passivas (art. 119 do CPC c/c art. 24 da Lei nº 12.016/2009) ou, subsidiariamente, como **amicus curiae** (art. 138 do CPC);

b) a designação, em caráter de urgência, de **audiência de conciliação**, com a intimação do impetrante, das empresas concessionárias, do Município de Manaus, do Instituto Municipal de Mobilidade Urbana — IMMU e do Ministério Público do Trabalho, a fim de que se construa solução que assegure, simultaneamente, a regularidade dos pagamentos salariais, o equacionamento dos repasses dos subsídios tarifários e a continuidade do serviço público essencial;

c) uma vez admitido o ingresso do SINETRAM, a reconsideração da medida liminar deferida em 06/07/2026, ante o perigo de irreversibilidade prática de seus efeitos, ou,



subsidiariamente, a suspensão da exigibilidade das astreintes até a realização da audiência de conciliação, ou, ainda, que o inadimplemento dos repasses tarifários pelo Poder Concedente seja expressamente considerado como justa causa relevante para fins de modulação ou exclusão da multa cominatória, na forma do art. 537, § 1º, II, do CPC.

Por fim, requer que todas as intimações processuais sejam realizadas em nome do advogado Dr. Fernando Borges de Moraes — OAB/AM A446, sob pena de nulidade (art. 272, § 5º, do CPC).

Pede deferimento.

Manaus, 8 de julho de 2026.

FERNANDO BORGES DE MORAES
OAB/AM A446

JOSÉ PERCEU VALENTE DE FREITAS
OAB/AM 7.200

Anexos:

- I – Procuração e atos constitutivos;
- II – Notificação Extrajudicial de 07/07/2026 (IMMU e Casa Civil), com comprovante de recebimento;
- III – Relatórios do Equilíbrio-financeiro oficial do IMMU;
- IV – Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão – CEL/SMTU;
- V – Leis Municipais nº 2.545/2019, nº 2.546/2019 e nº 2.552/2019 (Fundo Municipal de Mobilidade Urbana – FMMU);
- VI – Certidão do IMMU de 07/07/2022 e Declaração do IMMU de 01/08/2023.
- VII – Ata de audiência – ACP nº 0000950-65.2025.5.11.0013

