



ESTUDO TÉCNICO PARA SUBSIDIAR O CSTM NA RECOMPOSIÇÃO TARIFÁRIA -2025

Recife, 23 de dezembro de 2024

1. Introdução

Como é de amplo conhecimento, o STPP/RMR e suas regulamentações foram desenvolvidos sob a premissa dos custos do sistema serem rateados entre os passageiros pagantes. O valor da tarifa deveria ser o resultado da divisão de tais custos pela expectativa de passageiros. Entretanto, a pandemia da COVID-19 provocou a retração súbita da demanda além de impor normas de distanciamento social que diminuíram a quantidade de pessoas por veículos. Ou seja, o custo passou a ser distribuído entre menor quantidade de passageiros. Na RMR optou-se por reduzir a oferta em menor proporção que a da redução de demanda. Logo, a redução da receita foi maior que a redução dos custos. Esse desequilíbrio foi custeado através de subsídio aos contratos de concessão e da compra antecipada de créditos do sistema de transporte, para suportar os operadores sem contratos de concessão através de injeção de receita de venda.

No ano de 2024 a unificação tarifária, há muitos anos pleiteada pela população, foi alcançada com a aprovação da proposta do Governo do Estado do Bilhete Único metropolitano. Todas as linhas do extinto Anel B (tarifa de R\$5,60) tiveram suas tarifas igualadas às linhas do Anel A (R\$4,10). Além dessa redução, que atingiu quase 20% dos passageiros, não houve correção inflacionária em nenhuma das tarifas praticadas. Não obstante, o patamar de serviço disponibilizado continuou no mesmo patamar. Aliás, foi aumentado, já que as operadoras que foram colocadas em substituição à Expresso Vera Cruz passaram a cumprir mais a operação determinada pelo CTM. Fato é que a tarifa da RMR, considerando principalmente que é uma tarifa integrada, tornou-se uma das menores do país, tomando por exemplo: Rio de Janeiro (R\$8,25), São Paulo (R\$8,20), Belo Horizonte (R\$5,50), Salvador (R\$5,20), João Pessoa (R\$4,90), Natal (R\$4,50), Fortaleza (R\$4,40) e São Luís (R\$4,20).

O cenário do sistema público de transporte metropolitano continua desafiador, sem que se evidenciem melhoras operacionais relevantes no pós-crise. Envelhecimento da frota, recuperação da demanda em patamar inferior ao esperado, dificuldade de adaptar o sistema aos novos hábitos da população, encarecimento dos veículos – especificamente pela tecnologia Euro 6 mas também por elevada pressão inflacionária nos insumos – são problemas mais presentes que nunca, e cujas soluções dependem de revisão intensa por parte do poder público, de investimentos no setor e de tempo de aculturação dos usuários.

É evidente a limitação de aumentar receita através de tarifa do serviço, tanto quanto o é que o sistema sucumbirá se não for alcançado um patamar minimamente viável de financiamento. O estudo ora apresentado propõe melhorar o equilíbrio entre as necessidades de custeio do sistema e a tarifa pública praticada.

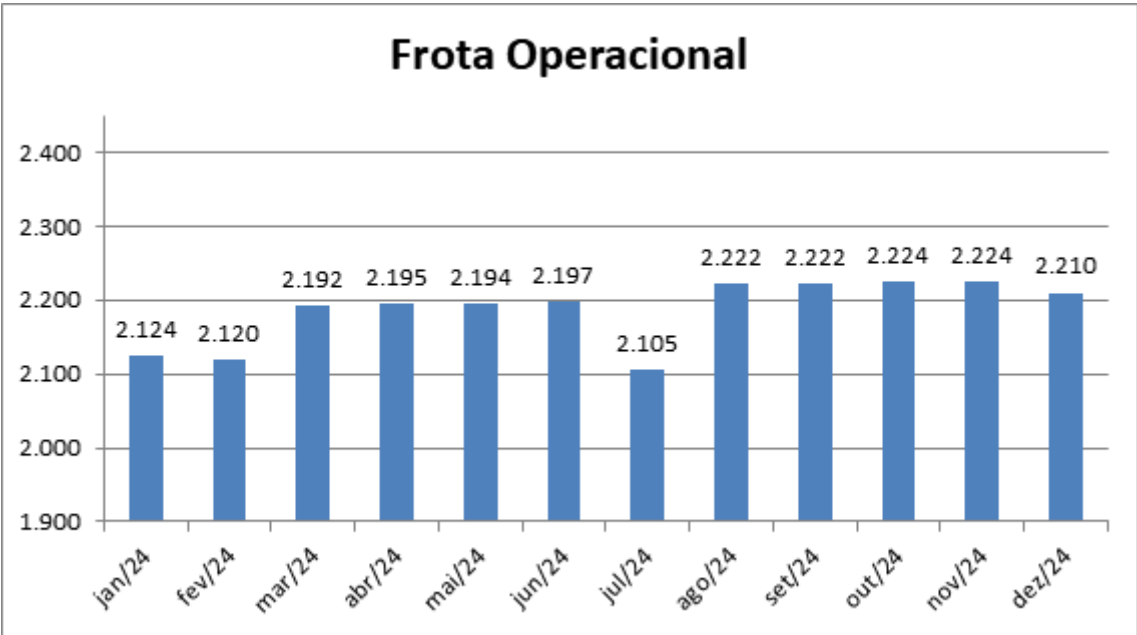
2. Principais Insumos utilizados da Planilha de custos do STPP/RMR

2.1 Frota Cadastrada

A composição de frota utilizada foi a frota cadastrada na segunda quinzena de julho de 2024 (2.498 veículos). Os preços dos veículos foram atualizados de acordo com as notas fiscais de compra enviadas a este CTM. Conforme estabelecido na portaria nº 069/2005 em seu Art. 6º item 1.1 “em caso de falta de nota fiscal de um determinado insumo no período de coleta, seu preço será corrigido pelo percentual considerado no insumo mais representativo de cada item”. No caso dos tipos de veículos que não foram adquiridos no ano de 2023/2024, este valor foi atualizado pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), calculado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

2.2 Frota Operacional

Para efeito de recomposição tarifária, foi adotada a frota operacional de dezembro de 2024, com 2.210 veículos em operação, apesar da data base da planilha ser julho/24, uma vez que se trata de um mês atípico (período de férias).



2.3 Quilometragem Programada

O CTM estimou, para os próximos 12 meses, 166.145.341 quilômetros, o que equivale a 100% da quilometragem programada no entre julho de 2023 a junho de 2024, não considerando qualquer redução de quilometragem para esse período.

2.4 Óleo diesel

O preço do óleo diesel foi obtido através da média aritmética das medianas das duas quinzenas do mês de julho de 2024, obtido através das notas fiscais de distribuidores apresentadas pelas empresas operadoras do STPP/RMR, excluindo-se aquelas em que este insumo foi adquirido fora da cota de isenção do ICMS fornecido pelo Governo do Estado.

EMPRESAS	1ª QUINZENA JULHO	2ª QUINZENA JULHO
	MÉDIA PONDERADA DO VALOR PAGO	
B O A	4,2069	4,2265
C A X	4,1706	4,2700
C D A	4,2086	4,1745
CSR	4,0635	4,1525
E M E	4,1706	4,2700
G L O	4,1562	4,1379
I T A	4,1547	4,2433
MOB	4,1930	4,1851
R O D	4,1650	4,1650
S J T	4,1568	4,1980
V M L	4,1549	4,2112
V R C	4,2411	4,2529
SISTEMA	4,1826	4,2149
Mediana	4,1678	4,2046
Média Medianas	4,1862	

Este insumo impacta diretamente no custo calculado da tarifa técnica, uma vez que atualmente já representa, aproximadamente, 23% dos custos operacionais.

2.5 Lubrificantes

Considerando a dificuldade na obtenção periódica dos preços de cada um dos tipos de lubrificantes em razão da grande variedade de marcas disponíveis e a pequena participação deste item no custo operacional total, o CTM adotou a recomendação do GEIPOT de correlacionar o consumo de lubrificante ao do óleo diesel.

Assim, O CTM manteve a metodologia de adotar a média dos intervalos de variação do coeficiente de consumo mensal de lubrificantes sugerido pelo GEIPOT:

	Coeficiente de Consumo mensal
Limite Inferior	0,04
Limite Superior	0,06
Média	0,05

Utilizando o coeficiente de consumo adotado, foi calculado o custo de lubrificantes por quilômetro utilizando a fórmula a seguir:

Custo de lubrificantes/km=preço combustível*0,05

Custo de lubrificantes/km=0,21821

2.6 Vida Útil dos pneus

Este item foi atualizado com base na média dos intervalos de variação da vida útil da rodagem e do número de recapagens sugeridos no Manual de Cálculo Tarifário elaborado pelo GEIPOT para pneus radiais:

	Vida útil	Recapagem
Limite Inferior	85.000	2
Limite Superior	125.000	3
Média	105.000	2,5

2.7 Renovação de Frota

Não foi incorporado neste Estudo o custo de uma meta de renovação de frota para o ano de 2025.

A Lei n. 16.787, de 26 de dezembro de 2019, previa a renovação de parte da frota de veículos que, entre 2020 e 2023, alcançassem idade acima de 8 anos, para os convencionais, e 10 anos, para os articulados. A Lei condicionou a renovação a revisão tarifária pelo CSTM com os respectivos impactos financeiros na tarifa.

Conforme previsto na referida Lei (Art. 2º § 3º), a meta estabelecida para o este ano não será exigida pois não está sendo prevista imputação da renovação na tarifa pública.

2.8 Fator de Utilização de Cobrador

Para o ano de 2024 foi mantida a operação com 100% das linhas sem a presença do cobrador. Essa redução de custo foi incorporada ao estudo de recomposição tarifária.

2.9 Salários

Os salários do pessoal de operação foram atualizados com base na Ata de Audiência de Conciliação e Instrução do Dissídio Coletivo (Processo TRT – DCG nº 0001772-42.2024.5.06.0000).

2.10 Abono Motorista para exercer a dupla função

Foi considerado na planilha de custos o valor de R\$ 180,00, por motorista, para que o mesmo receba o pagamento da tarifa em espécie no ônibus, conforme Ata de Audiência de Conciliação e Instrução do Dissídio Coletivo (Processo TRT – DCG nº 0001772-42.2024.5.06.0000).

Dessa forma, as empresas operadoras estão obrigados a receber pagamento da tarifa correspondente em espécie em todas as linhas e viagens, inclusive

as opcionais e bacuraus, sob pena da aplicação das penalidades previstas em normativo.

2.11 Passageiros Pagantes

2.11.1 Passageiros Estimados 2025

Considerando a tendência de retorno à normalidade com o fim da pandemia ocasionada pelo coronavírus, o CTM estimou a manutenção da demanda de julho de 2023 a junho de 2024, uma vez que não foi identificada grande variação da demanda de passageiros pagantes ao longo dos últimos meses.

OPERADORA	PASSAGEIRO EQUIVALENTE JUL/23 A JUN/24
BOA	34.578.975,00
CAX	28.004.542,00
CNO	39.692.315,00
CSR	15.152.063,50
EME	26.650.167,00
GLO	11.763.024,50
MOB	26.296.756,00
SJT	11.511.697,00
VML	1.514.818,50
VRC	13.595.781,00
TOTAL	208.760.139,50

Atualmente a demanda do sistema encontra-se no patamar de 71% nos dias úteis, em comparação com o período pré-pandemia.

2.11.2 Créditos não utilizados

A Lei Estadual 16.861 de 17 de abril de 2020 que estabeleceu o fim do prazo limite para a utilização dos créditos eletrônicos adquiridos antecipadamente determinou que uma eventual diferença entre os créditos adquiridos antecipadamente e os efetivamente utilizados será contabilizada como receita pelas permissionárias (empresas de ônibus), que deverão considerá-la na revisão tarifária a fim de garantir preços reduzidos para as passagens.

De Julho de 2023 a Junho de 2024 conforme Nota Técnica disponibilizada no site do CTM, foi contabilizada uma utilização maior do que a venda em R\$ 6.759.983,77.

Considerando a tarifa média vigente no valor de 4,0923 esse valor foi transformado em 1.651.878,84 passageiros equivalentes que foram deduzidos do total de passageiros pagantes estimados para o ano de 2024/2025.

2.11.3 Total de passageiros remuneráveis

Para elaboração do estudo de recomposição tarifária para o ano de 2025 foram considerados 207.108.261 passageiros, conforme tabela abaixo:

	PASSAGEIRO
Estimativa	208.760.139,50
Créditos não utilizados (-)	1.651.878,84
TOTAL PASSAGEIROS 2025	207.108.261

3. Tarifa Técnica calculada

A tarifa técnica que seria paga pelos usuários sofreria um reajuste de 46,09%, caso os custos fossem integralmente repassados aos usuários.

ANEL	TARIFA 2024	TARIFA 2025
ANEL A	R\$ 4,1080	R\$ 6,0014
ANEL G	R\$ 2,6962	R\$ 3,9389
041 - SETÚBAL (OPCIONAL)	R\$ 5,1369	R\$ 7,5045
064 - PIEDADE (OPCIONAL)	R\$ 7,7050	R\$ 11,2562
072 - CANDEIAS (OPCIONAL)	R\$ 7,7050	R\$ 11,2562
160 - GAIBU / BARRA DE JANGADA - VIA PAIVA (OPCIONAL)	R\$ 7,7050	R\$ 11,2562
191 - RECIFE/PORTO DE GALINHAS (S/AR)	R\$ 13,7176	R\$ 20,0400
195 - RECIFE/PORTO DE GALINHAS (OPCIONAL)	R\$ 20,0326	R\$ 29,2656
214 - UR-02/IBURA (OPCIONAL)	R\$ 7,7050	R\$ 11,2562
224 - UR-11 / JORDÃO (OPCIONAL)	R\$ 7,7050	R\$ 11,2562
229 - MARCOS FREIRE (OPCIONAL)	R\$ 7,7050	R\$ 11,2562
342 - CURADOS (OPCIONAL)	R\$ 7,7050	R\$ 11,2562

4. Tarifa Proposta

Ciente do impacto significativo de um aumento tarifário em patamares bem superiores ao IPCA e a edição de normativos que possibilitaram amenizar os efeitos da queda de demanda de passageiros pagantes em conjunto com o aumento do serviço ofertado e dos preços dos insumos, o Governo do Estado propõe como regra um reajuste tarifário no valor do IPCA acumulado de Março/23 a Novembro/24, no valor de 7,63%, limitando o repasse de custos aos usuários à inflação apurada no período. Esse reajuste alcançará as linhas do Anel G e as linhas do serviço opcional e especial.

Como medida adicional de não oneração do cidadão metropolitano, o Governo do Estado propõe um reajuste tarifário para o Anel A (Bilhete Único) no valor do IPCA acumulado de Janeiro/24 a Novembro/24, no valor de 4,29%, limitando o repasse de custos aos usuários à inflação apurada no período. Essas linhas representam 99,28% dos passageiros.

Nesse cenário, apresentamos abaixo os valores das tarifas propostas para o ano de 2025:

ANEL	TARIFA 2024	TARIFA 2025	% Reajuste
ANEL A	R\$ 4,1080	R\$ 4,2842	4,29%
ANEL G	R\$ 2,6962	R\$ 2,9019	7,63%
041 - SETÚBAL (OPCIONAL)	R\$ 5,1369	R\$ 5,5288	7,63%
064 - PIEDADE (OPCIONAL)	R\$ 7,7050	R\$ 8,2929	7,63%
072 - CANDEIAS (OPCIONAL)	R\$ 7,7050	R\$ 8,2929	7,63%
160 - GAIBU / BARRA DE JANGADA - VIA PAIVA (OPCIONAL)	R\$ 7,7050	R\$ 8,2929	7,63%
191 - RECIFE/PORTO DE GALINHAS (S/AR)	R\$ 13,7176	R\$ 14,7643	7,63%
195 - RECIFE/PORTO DE GALINHAS (OPCIONAL)	R\$ 20,0326	R\$ 21,5611	7,63%
214 - UR-02/IBURA (OPCIONAL)	R\$ 7,7050	R\$ 8,2929	7,63%
224 - UR-11 / JORDÃO (OPCIONAL)	R\$ 7,7050	R\$ 8,2929	7,63%
229 - MARCOS FREIRE (OPCIONAL)	R\$ 7,7050	R\$ 8,2929	7,63%
342 - CURADOS (OPCIONAL)	R\$ 7,7050	R\$ 8,2929	7,63%

É importante destacar que o valor fixado para a tarifa pública, como ocorre na maioria dos municípios do Brasil, deveria suportar os custos relativos à remuneração das concessionárias e permissionárias, manutenção do equilíbrio econômico e financeiro dos contratos de concessão, despesas com gestão do Órgão Gestor (CTM), despesas com a gestão dos terminais de integração do SEI, estações de BRT e paradas, e gratuidades e abatimentos. O Governo do Estado, no sentido de manter a modicidade tarifária, entendeu que deveria suportar grande parte de tais custos, inclusive isentando o ICMS sobre o óleo diesel.

O custo por quilômetro será atualizado com base na tarifa técnica calculada, passando a ser R\$ 7,4526.

Tássia Fábila Lins Queiroz Villar Morias
Gerente de Contratos de Concessão

De acordo:

Jonathan Borges de Melo Valença
Diretor de Planejamento



Documento assinado eletronicamente por **Tassia Fabia Lins Queiroz Villar Moraes**, em 23/12/2024, às 13:31, conforme horário oficial de Recife, com fundamento no art. 10º, do [Decreto nº 45.157, de 23 de outubro de 2017](#).



Documento assinado eletronicamente por **Jonathan Borges De Melo Valença**, em 26/12/2024, às 15:16, conforme horário oficial de Recife, com fundamento no art. 10º, do [Decreto nº 45.157, de 23 de outubro de 2017](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.pe.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **60611352** e o código CRC **DD64225A**.

CONSÓRCIO DE TRANSPORTES DA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE

Av. Alfredo Lisboa, 76, - Bairro Recife, Recife/PE - CEP 50030-150, Telefone:
8131825500