

RESOLUÇÃO AD REFERENDUM Nº 008/2025

O Presidente do **CONSELHO SUPERIOR DE TRANSPORTE METROPOLITANO – CSTM**, Órgão Colegiado formado pelo Governo do Estado de Pernambuco, Prefeitura da Cidade do Recife e Prefeitura de Olinda, que integram o Consórcio de Transportes da Região Metropolitana do Recife Ltda.-CTM, definidos na Cláusula 4ª, item 4.3 do Protocolo de Intenções ratificado pelas Leis Estadual Nº 13.235 de 24 de maio de 2007, Municipal do Recife nº 17.360 de 11 de outubro de 2007, Municipal de Olinda nº 5.553 de 07 de julho de 2007, no uso de atribuições que lhe são conferidas e com base na proposição do Consórcio de Transportes da Região Metropolitana do Recife Ltda - CTM, e

CONSIDERANDO a Lei Estadual nº 17.878 de 05 de julho de 2022, que estabeleceu no Artigo 17-A que o Consórcio de Transporte Metropolitano – CTM poderá estabelecer, por tempo determinado, modelo de remuneração por oferta de serviços, caracterizado pela antecipação de créditos eletrônicos para as empresas permissionárias.

CONSIDERANDO que a Lei Estadual nº 17.878 de 05 de julho de 2022, estabeleceu que os custos paramétricos, sua forma de apuração, prazos de pagamento, as contrapartidas do operador, entre outros dispositivos, serão definidas em regulamentação do Conselho Superior de Transporte Metropolitano – CSTM.

CONSIDERANDO que a Lei Estadual nº 18.518 de 16 de abril de 2024, prorrogou o prazo de vigência do modelo de remuneração por oferta de serviços públicos de transporte de passageiros, para as empresas que não possuem contrato de concessão, para o início de operação do contrato de concessão a ser licitado, não podendo ultrapassar o limite de 31 de dezembro de 2026.

CONSIDERANDO o Parecer nº 456/2022 da Procuradoria Geral do Estado – PGE que não vislumbrou óbice para que o CSTM realize ajustes no critério remuneratório anteriormente definido, a fim de otimizar a aderência do mecanismo de apuração de despesas à sua finalidade de garantir a cobertura integral dos custos das operadoras e que novo reajustamento só poderá ocorrer após o lapso temporal mínimo de 12 meses, a fim de que resem observados os dispositivos legais reguladores do fenômeno inflacionário no país, entre eles o art. 2º da Lei nº 10.192/2001.

CONSIDERANDO a Nota Técnica elaborada pela Gerência de Contratos de Concessão (SEI 77397173) e as Planilha de Custos (SEI 77395006, 77395243, 77395357e 77395512)

CONSIDERANDO que a última atualização da planilha de custos aprovada no Conselho Superior de Transportes Metropolitano – CSTM, tem como data base o mês de julho de 2024 e atualizou apenas os itens incontroversos, sendo eles salário de pessoal de operação e reoneração da folha de pagamento.

CONSIDERANDO a ata de negociação do dissídio coletivo dos rodoviários – Processo TRT 0001772-42.2024.5.06.0000, com vigência a partir de julho de 2024 e o Acordo Coletivo 2025/2025, com extensão de 01 de julho de 2025 a 31 de dezembro de 2025.

CONSIDERANDO que a alíquota reduzida do INSS para as empresas de transporte rodoviário de passageiros foi julgada pelo Supremo Tribunal Federal (ADI 7.633) como inconstitucional, passando a vigorar desde 1º de outubro de 2024, a alíquota original da Lei Federal nº 12.546/2011, qual seja, 2% (dois por cento).

CONSIDERANDO que, em setembro de 2024, o Congresso Nacional promulgou a Lei Federal nº 14.973/2024, a qual alterou a Lei Federal nº 12.546/2011, com vigência a partir de janeiro de 2025, que estabelece a gradativa retomada dos tributos sobre a folha de pagamento.

CONSIDERANDO que em decorrência da metodologia atual de apuração do IPKE normatizada através da Resolução nº 009/2022, alterada pela Resolução nº 10/2022 do CSTM e Resolução Ad Referendum nº 003/2024, ambas regulamentadas no disposto no art. 17-A da Lei estadual nº 18.878 de 05/07/2022 têm sido apontadas não realização de viagens nos horários com menos passageiro;

CONSIDERANDO que a regularidade do serviço é, certamente, o critério mais relevante na manutenção da demanda e que é obrigação deste ente público.

CONSIDERANDO que, desde junho de 2024, o CTM vem desenvolvendo processos e sistemas para apurar o indicador de pontualidade previsto para a concorrência pública dos lotes remanescentes (3 a 7) do STPP/RMR.

CONSIDERANDO que o CTM nos meses de abril, maio e junho de 2025 testou e avaliou, em caráter informativo aos operadores, o novo modelo de remuneração com base na pontualidade no ponto de partida das linhas permissionárias do Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana do Recife – STPP/RMR e que houve melhoria significativa no cumprimento da pontualidade de partidas comparando os meses de abril, maio e junho de 2025 com os períodos anteriores.

CONSIDERANDO os estudos e os preparativos para a realização de concorrência pública dos lotes remanescentes (3 a 7) do STPP/RMR, servindo o novo modelo desta resolução para promover adaptação da operação.

RESOLVE:

Art. 1º. Alterar as Resoluções CSTM nº 003/2022, nº 005/2022, nº 009/2022 e nº 004/2025, passando a vigorar, de maneira consolidada, com a seguinte redação:

Art. 2º. O Consórcio Grande Recife procederá à aquisição de créditos eletrônicos do Sindicato das Empresas Operadoras do STPP/RMR, que realizará repasse dos valores adquiridos na forma desta Resolução, diretamente às empresas operadoras autorizadas do STPP/RMR, cujos custos necessários para cumprimento da frota e quilometragem estabelecida pelo CTM sejam superiores à receita tarifária arrecadada no período de apuração, de acordo com a metodologia elaborada pelo CTM.

§1º. Considera-se período de apuração o mês de realização dos serviços.

§2º. O cálculo do valor dos créditos a serem adquiridos de que trata esta Resolução poderá ocorrer até o término do mês subsequente ao do período de apuração.

Art.3º. A metodologia de apuração das receitas e custos do sistema observará os seguintes critérios:

§1º. A receita corresponderá à totalidade das vendas no período de apuração;

§2º. A despesa será apurada de forma paramétrica a partir dos seguintes critérios, de acordo com as planilhas de custos anexas a esta Resolução, com datas bases entre julho de 2024 e 2025.

a) O custo fixo por veículo operacional de dia útil será estabelecido de acordo com os valores e períodos indicados nos incisos abaixo:

I) A partir de julho/24: R\$21.637,58

II) A partir de janeiro/25: R\$ 22.203,19

III) A partir de julho/25: R\$ 23.447,95

IV) A partir de janeiro/26: R\$ 24.013,16

b) O custo variável por quilômetro percorrido pela empresa operadora, na data base julho/25, ajustando-se mensalmente o valor pelo custo de aquisição do diesel no mês de apuração, a partir da média dos valores das duas quinzenas do referido mês, apurados de acordo com as medianas das notas fiscais apresentadas pelas empresas operadoras do STPP, e protocoladas no CTM até o 5º dia útil do mês subsequente, será estabelecido de acordo com os valores e períodos indicados nos incisos abaixo:

- I) A partir de julho/24: R\$2,6679
- II) A partir de janeiro/25: R\$ 2,6679
- III) A partir de julho/25: R\$ 2,6864
- IV) A partir de janeiro/26: R\$ 2,6864

c) O custo de capital por veículo da frota patrimonial da empresa operadora no mês de apuração, considerada a frota patrimonial da segunda quinzena do mês, limitando-se a remuneração da frota reserva a 10% da frota operacional, será estabelecido de acordo com os valores e períodos indicados nos incisos abaixo:

- I) A partir de julho/24: R\$5.183,15
- II) A partir de janeiro/25: R\$ 5.183,15
- III) A partir de julho/25: R\$ 4.767,53
- IV) A partir de janeiro/26: R\$ 4.767,53

d) Os custos com impostos sobre a receita de venda das permissionárias no mês de apuração, será estabelecido de acordo com os valores e períodos indicados nos incisos abaixo:

- I) A partir de julho/24: R\$ 1,36%
- II) A partir de outubro/24: 2,36%
- III) A partir de janeiro/25: 1,96%
- IV) A partir de julho/25: 1,96%
- V) A partir de janeiro/26: 1,56%

§3º Para fins de apuração do disposto neste artigo aplicam-se as regras previstas na Portaria CTM nº 147/2021 para validação da frota e quilometragem realizadas.

§4º as atualizações não caracterizam reajuste tarifário, mas sim ajuste de custos paramétricos decorrentes de alterações na base legal tributária federal, de dissídios coletivos específicos ou de custos que não haviam sido ajustados em período anterior.

Art. 4º. São condições para aquisição e repasse do crédito eletrônico para empresa operadora, na forma desta Resolução:

- I – Formalização de termo de adesão nos termos dessa Resolução pelas empresas operadoras, em até 5 dias úteis após a sua publicação, na forma do Anexo II;
- II – Manter a disponibilização pela empresa operadora do sinal, em tempo real, de GPS de sua frota em ambiente WEB e em qualquer outro formato determinado pelo órgão gestor, que permita a integração com a infraestrutura tecnológica do Consórcio Grande Recife, ficando a operadora sujeita à fiscalização e à autuação por eventuais infrações relativas à operação do serviço de transporte público.
- III – Cumprimento da programação mensal de frota e viagem estabelecida pelo CTM, obtido através do sistema de monitoramento e rastreamento de frota, medida de acordo com o cumprimento da frota média de dia útil e a quilometragem efetivamente percorrida, permanecendo o disposto na Resolução Nº 012/2022 e na forma do Anexo IV desta Resolução.
- IV – Apresentação dos comprovantes de repasse dos créditos pela URBANA PE às empresas operadoras, até o fim do prazo para pagamento da parcela subsequente.

V – Operar a frota que possui ar-condicionado com o equipamento em perfeito funcionamento, conforme Ordem de Serviço Operacional – OSO emitida pelo CTM.

VI – Receber o pagamento da tarifa em espécie em todas as linhas e viagens, inclusive opcionais e bacuraus.

VII – Atingir a meta de demanda estabelecida nos termos do Artigo 6º desta Resolução.

§1º. A não adesão aos termos dessa Resolução não desobriga a operadora do cumprimento da frota estabelecida pelo CTM e das demais obrigações previstas em Regulamento.

Art. 5º. Fica estabelecida a metodologia transitória de apuração do modelo de remuneração será com base na pontualidade no ponto de partida e ponto de retorno das linhas das empresas permissionárias do STPP/RMR;

§1º Índice de Pontualidade nas Partidas – IPP: mensura se as viagens programadas estão sendo realizadas nos horários previstos, verificando a consistência da operação e sua regularidade, desconsiderando-se as viagens noturnas (Bacurau).

§2º O índice do §1º é obtido pela média ponderada dos índices de pontualidade das viagens no terminal e no ponto de retorno, utilizando-se o peso 3 (três) para o primeiro e 1 (um) para o último, conforme fórmula:

$$IPP(\%) = \left[\left(\frac{VRH_{terminal}}{VPR_{terminal}} \times 3 \right) + \frac{SRH_{retorno}}{SPR_{retorno}} \right] \div 4 \times 100$$

Onde:

VRH_{terminal}: Quantidade de viagens realizadas pontualmente na partida do terminal

VPR_{terminal}: Quantidade de viagens programadas partindo do terminal

SRH_{retorno}: Quantidade de saídas realizadas pontuais do ponto de retorno

SPR_{retorno}: Quantidade de saídas programadas do ponto de retorno

§3º Será considerada viagem não pontual – isto é, que será deduzida do **VRH_{terminal}** ou do **SRH_{retorno}** – aquela que não ocorrer, ou que ocorrer fora dos intervalos de tolerância indicados na tabela abaixo:

HORÁRIOS DE VIAGEM	VARIAÇÃO TOLERÁVEL
Horário de Pico (5h às 8h e 16h às 19h)	50% (cinquenta por cento) do intervalo programado da linha no respectivo horário, limitado a, no máximo, 5 (cinco) minutos no caso de atraso e 3 (três) minutos no caso de adiantamento.
Fora do Horário de Pico	5 (cinco) minutos de atraso ou adiantamento.

§4º Os dados para aferição da metodologia terão como base as Ordens de Serviço da Operação, os Quadros de Horários definidos pelo CTM e os dados oriundos de equipamentos de GPS utilizados para fiscalização dos veículos;

§5º Não serão admitidos ajustes em decorrência de viagens não realizadas ou atrasos em função de congestionamentos, caso fortuito, força maior, falhas de natureza tecnológica ou atuação pontual da fiscalização do CTM, uma vez que tais situações já se encontram abrangidas pela tolerância prevista no §6º.

§6º Caso o índice de pontualidade efetivamente apurado no mês atinja no mínimo 92% não haverá qualquer compensação ao Poder Concedente.

§7º Caso o índice de pontualidade efetivamente apurado no mês seja inferior a 92%, haverá compensação em favor do Poder Concedente (CPC) mediante a aplicação da seguinte formula:

$$\text{CPC} = [1 - \text{IPP}(\%)] \times \text{Valor apurado de Antecipação de VT}$$

§8º Fica estabelecido o período de transição de 24 meses nos quais serão consideradas como meta do §6º, acima, os seguintes percentuais:

MÊS	META DE PONTUALIDADE
Jul/24 a nov/25	Informativa, igual ao percentual realizado pelo operador
Dez/25	76,5%
Jan/26	81,3%
Fev/26	83,3%
Mar/26	85,3%
Abr/26	87,3%
Mai/26	89,3%
Jun/26	91,3%

Art. 6º. Estabelecer como condição para aquisição e repasse do crédito eletrônico para a empresa operadora, na forma dessa resolução, alcançar um IPKe – Índice de Passageiro Equivalente por Quilômetro – no mês de apuração de, pelo menos, 95% (noventa e cinco por cento) da média aritmética de IPKe por dia útil dos últimos 3 meses anteriores, conforme fórmula:

$$\text{Condição alcançada} \rightarrow \frac{PEqDUT_{\text{mês}}}{KmDUT_{\text{mês}}} \div \frac{PEqDUT_{\text{trim.anterior}}}{KmDUT_{\text{trim.anterior}}} \geq 0,95$$

Onde:

PEqDUT_{mês}: Total de passageiros equivalentes registrados nos dias úteis do mês de apuração

KmDUT_{mês}: Total de quilômetros percorridos no mês de apuração, medidos por GPS e validados pelo CTM

PEqDUT_{trim.anterior}: Total de passageiros equivalentes registrados nos dias úteis nos três meses antecedentes ao mês de apuração

KmDUT_{trim.anterior}: Total de quilômetros percorridos nos três meses antecedentes ao mês de apuração, medidos por GPS e validados pelo CTM

§1º Não serão admitidos ajustes em decorrência de viagens não realizadas em função de congestionamento, caso fortuito, força maior, falhas de natureza tecnológica ou atuação pontual da fiscalização do CTM, uma vez que tais situações já se encontram abrangidas pelo percentual estabelecido neste artigo.

§2º Fica estabelecido o período de transição de 18 meses nos quais será considerada alcançada a condição para aquisição e repasse de que trata o caput deste artigo, os seguintes percentuais da média aritmética de IPKe por dia útil dos últimos 3 meses anteriores:

MÊS	PERCENTUAL DE IPKE ALCANÇADO
Jul/24 a nov/25	Informativo, igual ao percentual realizado pelo operador
Dez/25	93,0%

Art. 7º. Cabe ao Sindicato das empresas operadoras apresentar:

I – Apresentação de relatório integral de auditoria independente sobre o sistema de bilhetagem eletrônica até o dia 30 de abril de cada ano, referente ao exercício anterior;

II – Implantação e manutenção dos procedimentos estabelecidos pelo CTM para aprimoramento do sistema de bilhetagem eletrônica, em conformidade com o Decreto Estadual nº 47.814, de 14 de agosto de 2019.

§1º. Para fins de implementação do disposto neste artigo, será celebrado Termo de Compromisso entre o CTM e o Sindicato das Empresas Operadoras, em até 5 dias úteis após a publicação desta resolução, prevendo multa de até 5% do valor repassado do crédito, em caso de inadimplemento das obrigações previstas.

§2º. Como condição para aplicação da presente Resolução, o Sindicato deverá formalizar a adesão aos termos desta em até 5 dias úteis após a publicação desta resolução, na forma do Anexo III.

§3º. O Sindicato deverá estabelecer conta única, com acesso total e irrestrito ao CTM, para a transferência dos recursos previstos nesta Resolução, que devem ser repassados para as empresas operadoras na forma estabelecida pelo CTM.

§4º. Até o dia 27 do mês subsequente ao mês de apuração, ou no primeiro dia útil após essa data, o CTM informará ao Sindicato e as empresas operadoras os créditos a serem adquiridos por empresa aderente, na forma disciplinada nesta Resolução.

§5º. As empresas operadoras terão 03 (três) dias úteis após a informação prevista no parágrafo anterior para apresentar solicitações de correção.

Art. 8º. O relatório integral de auditoria independente sobre o sistema de bilhetagem eletrônica deverá contemplar as seguintes especificações técnicas:

I - A empresa contratada deverá demonstrar, em seu portfólio:

a.a. Conhecimento e habilitação nos sistemas COBIT, COSO, ISO 27001:2022 e ITIL.

b. Certificação CISA (Certified Information Systems Auditor);

II - O documento deverá ser subscrito por técnico dotado de formação acadêmica em Administração com ênfase em TI, Direito com foco em Direito Digital e correlatos ou Engenharia da Informação, com ênfase em TI.

III - Deverá o referido relatório evidenciar Auditoria de Integridade de Dados que contemple:

a) Classificação dos dados, atualizados, como banco de dados e aplicativos;

b) Avaliação do Banco de dados, aplicativos, acessos nas informações dos fluxos da bilhetagem eletrônica (entrada e saída), de transmissão, controle de verificação, qualidade e confiabilidade das informações e Rastreabilidade das operações (logs de auditoria).

IV - Deverá o documento evidenciar Auditoria em Segurança da Informação, contendo métodos de autenticação, autorização, criptografia, gestão de certificados digitais, segurança de redes, gestão dos usuários, atualizações, normas, manuais operacionais;

V - Deverá o documento evidenciar Auditoria da Instrutura e Operações de TI, contemplando o processo de averiguação da disponibilidade e robustez do ambiente e erros, acidentes e fraudes, software e canais de comunicação.

§1º. O prazo máximo para a conclusão e entrega do relatório integral da auditoria independente sobre o Sistema de Bilhetagem Eletrônica será até 30 de abril de cada ano, devendo o documento final ser apresentado em formato de relatório técnico padrão, conforme as especificações desta cláusula.

Art. 9º. Estabelecer que qualquer ajuste na oferta de serviço (frota e quilometragem) deverá ser precedido de parecer técnico e aprovação do CTM, com base no estabelecido no Regulamento e Manual de Operação e observando a manutenção do nível de conforto atual aprovado pelo CSTM.

Art. 10º. Os créditos adquiridos na forma desta Resolução não alteram sua natureza, assegurando-se sua utilização em todo o STPP/RMR.

Art. 11º. Esta Resolução entra em vigor a partir da sua publicação, retroagindo seus efeitos a 1º de julho de 2024.

Parágrafo único - Permanecem inalterados as metas e os modelos de apuração dos Índice de Cumprimento de Frota e Índice de Cumprimento de Viagens estabelecidos na Resolução CSTM 012/2022.

Art. 12º. Revogam-se as disposições em contrário.

Recife, 27 de novembro de 2025.

ANDRÉ LUIS FÉRRER TEIXEIRA FILHO

Presidente do Conselho Superior de Transporte Metropolitano – CSTM

ANEXO I DA RESOLUÇÃO AD REFERENDUM Nº 008/2025

Memória de Cálculo dos Custos Paramétricos

I – Os custos paramétricos são baseados na planilha de custos de julho de 2024 e julho de 2025.

- a. Retorno da Taxa de Remuneração para 5% para instalações e equipamentos e 12% para veículos e almoxarifado;
- b. Quantitativo e composição de veículos correspondente apenas às empresas permissionárias;
- c. Rendimento do óleo diesel correspondente, a média do rendimento, dos veículos operados pelas empresas permissionárias.
- d. Inclusão do abono pago ao motorista que recebe o pagamento em dinheiro;
- e. A planilha estará disponível no site eletrônico do Consórcio Grande Recife.

ANEXO II DA RESOLUÇÃO AD REFERENDUM Nº 008/2025

Termo de Adesão das Empresas Autorizadas

I – A empresa formaliza através do presente Termo sua adesão ao disposto na Resolução CSTM nº 008/2025, comprometendo-se ao cumprimento dos seguintes requisitos estabelecidos no Art. 4º desta norma:

- a. manutenção da disponibilização pela empresa operadora do sinal, em tempo real, do GPS de sua frota em plataforma WEB ao Consórcio Grande Recife e diretamente para o software do Consórcio Grande Recife, ficando a operadora sujeita à fiscalização e à autuação por eventuais infrações relativas à operação do serviço de transporte público.
- b. cumprimento de, no mínimo, 95% da programação mensal de frota e viagens estabelecida pelo CTM, medida de acordo com a quilometragem percorrida.
- c. Operação da frota que possui ar-condicionado, com o equipamento em perfeito funcionamento, conforme Ordem de Serviço Operacional – OSO emitida pelo CTM.
- d. Receber o pagamento da tarifa em espécie em todas as linhas e viagens, inclusive opcionais e bacuraus.

II - A empresa aderente fica ciente que o descumprimento de quaisquer dos termos da referida Resolução importará na não aquisição de créditos na forma estabelecida, devendo incidir o desconto no mês subsequente, quando da compra antecipada de créditos prevista no Art. 2º.

ANEXO III DA RESOLUÇÃO AD REFERENDUM Nº 008/2025

Termo de Adesão do Sindicato das Operadoras

I – O Sindicato, por meio deste termo, manifesta sua adesão à Resolução CSTM nº 008/2025, comprometendo-se, inclusive, ao cumprimento dos requisitos previstos nos Arts. 7º e 8º da referida norma e a, especificamente:

- a) Apresentar até o dia 30/04 de cada ano relatório integral de auditoria independente sobre o sistema de bilhetagem eletrônica relativo ao ano anterior;
- b) implantação dos procedimentos estabelecidos pelo CTM para aprimoramento do sistema de bilhetagem instituído pelo Decreto n. 47.814, de 14 de agosto de 2019;

c) Para fins de implementação do disposto neste Termo, será celebrado Termo de Compromisso entre o CTM e o Sindicato das Empresas Operadoras, em até 30 dias da data dessa Resolução, prevendo multa de 5% do valor repassado do crédito em caso de inadimplemento das obrigações previstas.

Declara o Sindicato anuir que o descumprimento de quaisquer dos termos da referida Resolução importará na não aquisição de créditos na forma estabelecida.

ANEXO IV DA RESOLUÇÃO AD REFERENDUM Nº 008/2025

Regulamentação do uso dos dados dos sistemas de monitoramento e rastreamento de frota (GPS)

FINALIDADE

1 - Definir regras e procedimentos para a apuração dos indicadores de cumprimento de frota (ICF), cumprimento de viagens (ICV) e quilometragem percorrida, das empresas permissionárias do STPP/RMR, a partir dos relatórios e dados extraídos dos sistemas de monitoramento e rastreamento de frota (GPS).

2 - As informações extraídas dos relatórios e dados do GPS serão utilizadas pelo CTM para apuração dos serviços executados, fiscalização da operação e cálculo de indicadores necessários à apuração dos custos a serem pagos às empresas permissionárias do STPP/RMR.

OBJETIVOS

1. Estabelecer Regras e Procedimentos para o fornecimento dos dados gerados pelos softwares de monitoramento (GPS), de propriedade das empresas operadoras, objetivando a apuração dos indicadores de desempenho operacional do STPP/RMR.

2. Estabelecer Regras e Procedimentos para a utilização dos dados gerados pelos softwares de monitoramento (GPS), de propriedade das empresas operadoras, objetivando a apuração dos indicadores de desempenho operacional do STPP/RMR.

3 Estabelecer que os dados dos indicadores operacionais, levantados a partir dos softwares de monitoramento e rastreamento de frota (GPS) das empresas operadoras, serão utilizados como principal parâmetro para a apuração dos custos operacionais dessas empresas operadoras.

OBRIGAÇÕES

I. As empresas operadoras deverão disponibilizar acesso remoto do CTM aos seus sistemas de monitoramento e rastreamento de frota (GPS), fornecendo credencias permanentes de acesso total e irrestrito (login e senha).

II. As empresas operadoras deverão disponibilizar acesso total e irrestrito, no mínimo, aos relatórios operacionais e aos dados listados abaixo:

- Mapeamento
- Replay
- Sinótico
- Consulta Terminais
- Partidas por Faixa

Relatórios:

- Índices operacionais (ICV, ICI, ICF);
- Cumprimento de partidas – CA;
- Partidas por faixa;
- Pontualidade e Tempo de viagem;

- Pontualidade por faixa;
- Tempo de viagem;
- Passagem em ponto;
- Regularidade;
- Realizado x planejado;
- Saída de frota;
- Saída e chegada de frota;
- Veículos em garagem;
- Chegada de frota;
- Cumprimento de partidas;
- Pontualidade e tempo de viagem;
- Gráfico de Velocidade;
- Controle Operacional;
- Detalhamento de viagem;
- Pontualidade;
- Passagem em ponto;
- Regularidade;
- Pontualidade por faixa horária;
- Partidas por faixa horária;
- Passagem em trechos;
- Realizado x planejado; e
- Relatório e/ou Log de transações referentes a ajustes na operação.

III. O sistema de monitoramento e rastreamento de frota, das empresas operadoras, deverá ter recursos para geração e extração de relatórios dos indicadores operacionais para consolidação por:

- a. Período de tempo (ex. diário, quinzenal, mensal e/ou variável);
- b. Por linha;
- c. Por múltiplas linhas;
- d. Por sentido;
- e. Por dia tipo.

IV. Não serão admitidos, para fins de apuração de indicadores de desempenho operacional, sistemas que permitam:

- a. Livre edição de viagens;
- b. Entrada de dados sem correspondência com dados gerados pelo dispositivo de localização automática.

V. A metodologia de apuração dos dados a serem exibidos relatórios deve seguir os critérios estabelecidos por: Regulamento do STPP/RMR, Manual de Operação do STPP/RMR, e outras normas complementares concernentes, como Resoluções do CSTM e Portarias do CTM.

VI. A apuração dos indicadores de desempenho operacional do STPP/RMR será feita a partir dos relatórios dos softwares de monitoramento e rastreamento de frota, das empresas operadoras, e serão utilizados como parâmetros para a apuração dos custos operacionais dessas empresas. Os dados deverão ser consolidados

seguindo os atos normativos do STPP/RMR, incluindo o disposto neste documento quanto aos limites de falhas de comunicação, falhas de AVL, bem como prazos e formas de registro e comunicação de tais falhas.

VII. Cabe, exclusivamente, ao CTM a avaliação da conveniência e da segurança da utilização dos dados gerados pelos sistemas de monitoramento e rastreamento de frota (GPS), das empresas operadoras.

VIII. Para a apuração dos indicadores de desempenho operacional do STPP/RMR, o CTM, a seu critério, poderá fazer uso dos dados de qualquer sistema próprio ou de terceiro, inclusive determinando padronização de API a ser implantada pelos operadores para automatização do processo.

IX. Excepcionalmente, em casos de comprovada/registrada falha em AVL e/ou comunicação, dentro dos parâmetros definidos neste regimento, os relatórios do Sistema de Bilhetagem Eletrônica poderão ser admitidos como fonte para a complementação das informações de cumprimento de frota e de viagens específicas, desde que sejam atendidos os critérios definidos pelo CTM para garantir a consistência das informações e a compatibilidade com a programação.

a. Entende-se por falhas de comunicação a incapacidade, permanente ou temporária, do sistema de monitoramento e rastreamento de frota de receber ou transmitir dados ao(s) AVL - equipamento(s) embarcado(s) no(s) ônibus, que impossibilitem a apuração do(s) serviço(s) realizado(s) nos relatórios do sistema.

b. Entende-se por falhas em AVL, todos os defeitos ou avarias do equipamento que lhe impeçam de transmitir dados de localização e/ou telemetria para o sistema de monitoramento e de rastreamento de frota da empresa operadora.

c. Em caso de ocorrência de falha em dispositivo de localização automática por GPS a empresa deverá realizar a troca do veículo por outro com dispositivo em plena condição operacional.

d. As comunicações de falhas em AVL deverão ser registradas nos relatórios do sistema de monitoramento e rastreamento de frota, através do uso da sigla "SGPS" no campo destinado ao registro do horário de partida real.

e. Os dados referentes ao(s) serviço(s) realizado(s) e não computado(s) pelo sistema de monitoramento e rastreamento de frota deverão ser apresentados de forma destacada nos relatórios do Sistema de Bilhetagem Eletrônica e enviados ao CTM para fins de conferência.

f. Nos casos de comprovada falha conforme disposto no item IX. b, a validação de viagens realizadas e não computadas pelo sistema de monitoramento e rastreamento de frota é limitada a duas viagens por veículo, por dia.

g. As seguintes diretrizes são pressupostas para que o CTM analise os requerimentos:

1. A solicitação deverá ser realizada por meio de peticionamento eletrônico, utilizando canal e formato determinados pelo CTM;
2. A empresa operadora deve apresentar Relatório do Sistema de Bilhetagem Eletrônica consistente e compatível com a programação das linhas do STPP/RMR;
3. Nos relatórios encaminhados, as siglas e a formatação dos dados devem observar rigorosamente as instruções e modelos desta Resolução e seus anexos; e
4. Se houver referência a linhas cujo intervalo programado seja superior a 59 (cinquenta e nove) minutos, deverá haver destaque claro na petição.

h. Somente serão admitidas, para fins de análise e validação das viagens em função de falhas de natureza tecnológica do GPS, as seguintes tolerâncias:

1. Adiantamento de até 5 (cinco) minutos, considerando o tempo previsto para embarque, conforme disposto na Ordem de Serviço das linhas;
2. Atraso de até 10 (dez) minutos, conforme item II, artigo 11, seção II do RTPP/RMR; e

3. Excepcionalmente, em linhas cujo intervalo programado seja superior a 59 (cinquenta e nove) minutos, haverá tolerância de até 50% (cinquenta por cento) do intervalo, limitada ao máximo de 20 (vinte) minutos.

i. Inconformidades no processo — tais como: relatórios do Sistema de Bilhetagem Eletrônica inconsistentes, horários realizados fora das tolerâncias estabelecidas, relatórios do sistema de monitoramento e rastreamento de frota sem a sigla automática SGPS (conforme disposto na *alínea d*, acima), ou situações que comprometam os critérios definidos pelo CTM — acarretará a não aceitação da petição.

j. As viagens não validadas são classificadas conforme tabela a seguir:

LEGENDA	OCORRÊNCIA
Horário incompatível com o programado	O horário da viagem realizada extrapola a tolerância admitida.
Viagem computada pelo sistema	Os dados referentes à realização da viagem foram computados, conforme extração realizada no prazo d+1.
Decurso de prazo	Os dados referentes ao serviço realizado foram apresentados após o prazo de 5 dias.
Não comprovou o horário no SBE	O horário de realização da viagem informado pela operadora não consta no Relatório do Sistema de Bilhetagem Eletrônica.
Não comprovou passageiro	O Relatório do Sistema de Bilhetagem Eletrônica não apresentou passageiro com embarque registrado na catraca em trecho ou na viagem completa.
Limite de cota por GPS	Ultrapassado limite de duas viagens por veículo, por dia.
1/2 (Ida ou Volta)	Validadas como meia viagem, sem prejuízo do atendimento aos demais critérios.

X. Para fins de apuração dos indicadores de desempenho operacional e quilometragem percorrida pelos veículos, o CTM fará a coleta dos dados registrados nos sistemas de GPS no dia seguinte da operação transcorrida (d+1).

RELATÓRIO DE DESEMPENHO OPERACIONAL

As empresas operadoras deverão disponibilizar em seus sistemas de monitoramento e rastreamento de frota (GPS) relatório padronizado para consolidação dos dados de cumprimento de frota e cumprimento de viagens com parâmetros que permitam a emissão dos relatórios para período de tempo configurável em, pelo menos: Relatório Diário, Relatório Semanal, Relatório Quinzenal e Relatório Mensal. Tais relatórios também deverão ser configuráveis para linhas e para múltiplas linhas, devendo conter, basicamente, os parâmetros data, empresa, linha, quantitativo de viagens programadas, quantitativo de viagens realizadas, percentual de viagens realizadas, frota programada (conforme OSO do CTM), frota utilizada (conforme metodologia definida em regulamento), percentual de frota utilizada.

Modelo exemplificativo:

Data	Empresa	Linha	Viagens Programadas	Viagens realizadas	Viagens realizadas %	Frota programada	Frota em operação	Frota em operação %	Índice de pontualidade de partidas %
aa/aa/aa	XXX	xxxx	[número]	[número]	[percentual]	[número]	[número]	[percentual]	[percentual]
aa/aa/aa	XXX	yyyy	[número]	[número]	[percentual]	[número]	[número]	[percentual]	[percentual]
aa/aa/aa	XXX	zzzz	[número]	[número]	[percentual]	[número]	[número]	[percentual]	[percentual]
aa/aa/aa	XXX	nnnn	[número]	[número]	[percentual]	[número]	[número]	[percentual]	[percentual]
bb/bb/bb	XXX	xxxx	[número]	[número]	[percentual]	[número]	[número]	[percentual]	[percentual]
bb/bb/bb	XXX	yyyy	[número]	[número]	[percentual]	[número]	[número]	[percentual]	[percentual]
bb/bb/bb	XXX	zzzz	[número]	[número]	[percentual]	[número]	[número]	[percentual]	[percentual]
bb/bb/bb	XXX	nnnn	[número]	[número]	[percentual]	[número]	[número]	[percentual]	[percentual]

RELATÓRIO DE QUILOMETRAGEM OPERACIONAL:

As empresas operadoras deverão disponibilizar em seus sistemas de monitoramento e rastreamento de frota (GPS) **Relatório de quilometragem operacional**, Consolidando informações sobre quilometragens percorridas por veículos em operação de serviço de linha (Quilometragem útil) e no percurso entre garagem e terminal (Quilometragem morta). Dentre os parâmetros para extração do relatório deve constar, no mínimo, “período” (data início e data fim) e “empresa” ou “garagem” (esta última, em caso de operação em mais de uma área de referência geográfica do STPP/RMR).

Modelo exemplificativo:

DATA	EMPRESA	VEÍCULO (PREFIXO)	KM ÚTIL	KM MORTA
dd/mm/aaaa	eee	nnn1	x	w
dd/mm/aaaa	eee	nnn2	y	p
dd/mm/aaaa	eee	nnn3	z	q
KM ÚTIL (TOTAL)		KM MORTA (TOTAL)		KM TOTAL
x+y+z		w+p+q		x+y+z+w+p+q

RELATÓRIO DE PONTUALIDADE E TEMPO DE VIAGEM

As empresas operadoras deverão disponibilizar em seus sistemas de monitoramento e rastreamento de frota (GPS) **Relatório de pontualidade e tempo de viagem**, consolidando informações de “sequencial de viagens”, “posição”, “horário previsto” e “tempo de viagem” (de acordo com programação contida em Ordem de Serviço – OSO da linha, emitida pelo CTM), “prefixo do veículo”, “horário realizado”, “tempo de viagem realizado”, “diferença” (entre previsto e realizado, em minutos). Dentre os parâmetros para extração do relatório deve constar, no mínimo, “data”, “empresa” e “linha”.

Modelo exemplificativo:

Programação		Percurso Ida								
Viagem	Posição	Saída terminal				Chegada em ponto de retorno			Tempo de Viagem	
		Veículo (Prefixo)	Horário Previsto	Horário Realizado	Diferença (adiantamento ou atraso)	Horário Previsto	Horário Realizado	Diferença (adiantamento ou atraso)	Previsto	Realizado

Percurso Volta									
Saída ponto de retorno				Chegada terminal			Tempo de Viagem		
Veículo (Prefixo)	Horário Previsto	Horário Realizado	Diferença (adiantamento ou atraso)	Horário Previsto	Horário Realizado	Diferença (adiantamento ou atraso)	Previsto	Realizado	Dif.



Documento assinado eletronicamente por **Andre Luis Ferrer Teixeira Filho**, em 27/11/2025, às 18:20, 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 **77492491** e o código CRC **27ABA66D**.

Av. Alfredo Lisboa, 76, - Bairro Recife, Recife/PE - CEP 50030-150, Telefone: 8131825500 -
www.granderecife.pe.gov.br