

RESOLUÇÃO AD REFEREDUM Nº 004/2025

O Presidente do **CONSELHO SUPERIOR DE TRANSPORTE METROPOLITANO – CSTM**, Órgão Colegiado formado pelo Governo do Estado de Pernambuco, Prefeitura da Cidade do Recife, Prefeitura de Olinda e Prefeitura da Cidade de Camaragibe, 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, Lei Municipal nº 5.553 de 07 de julho de 2007 do Município de Olinda e Lei Municipal nº 990 de 07 de março de 2024 do Município de Camaragibe, 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 definidos 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 restem 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 65038928) e as Planilha de Custos (SEI 65042845 e 65042918)

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 2023.

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 2023.

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.

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%.

Considerando que 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.

RESOLVE:

Art. 1º. Alterar a metodologia de apuração das receitas e custos do sistema estabelecida no Artigo 3º da Resolução CSTM nº 009/2022, que passará a vigorar com a seguinte redação:

Art. 2º. (...)

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

I – a receita corresponderá à totalidade do repasse de vendas recebido pela empresa operadora no período de apuração;

II – a despesa será apurada de forma paramétrica a partir dos seguintes critérios, baseados na planilha de custos anexa a esta Resolução, cuja data base é julho de 2024.

a) O custo fixo será de R\$ 21.250,13 por veículo operacional de dia útil. A partir de Janeiro/25 será de R\$ 21.815,22 por veículo operacional de dia útil;

b) O custo variável será de R\$ 2,6616 por quilômetro percorrido pela empresa operadora, na base de julho/2024, 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.

c) O custo de capital corresponderá a R\$ 5.370,82 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;

d) Os custos com impostos corresponderão 1,36% da receita de venda das permissionárias no mês de apuração, considerando-se a média da receita tributável do sistema, conforme planilha tarifária aprovada pelo CSTM. A partir de outubro de 2024 esse percentual passará a 2,36% e a partir de janeiro de 2025 passará a 1,96%.

III- 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.

IV- Os demais insumos que compõem a planilha de custos e que não foram atualizados (veículos, fardamentos, rodagem, entre outros) serão objeto de discussão posterior.

V- Os valores relativos ao reprocessamento dos meses de julho de 2024 a fevereiro de 2025 totalizam R\$ 14.517.303,72(quatorze milhões, quinhentos e dezessete mil, trezentos e três reais e setenta e dois centavos), conforme abaixo indicado:

OPERADORA TOTAL

BOA	R\$ 3.981.307,93
CAX	R\$ 3.080.517,40

CSR	R\$ 1.817.683,42
EME	R\$ 3.317.334,57
GLO	R\$ 1.274.877,69
SJT	R\$ 698.924,27
VML	R\$ 201.395,80
VRC	R\$ 145.262,63
SISTEMA	R\$ 14.517.303,72

Art. 4º. 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 e do Índice de Cumprimento de Passageiros Equivalentes por Quilômetro estabelecido na Resolução CSTM 009/2022. **(AC)**

Art. 5º. Esta Resolução entra em vigor a partir da sua publicação, retroagindo seus efeitos a **1º de julho de 2024**, revogando-se as disposições em contrário.

Recife, 09 de abril de 2025.

DIOGO DE CARVALHO BEZERRA
Presidente do Conselho Superior de Transporte Metropolitano – CSTM

RESOLUÇÃO Nº 009/2022 ALTERADA PELA RESOLUÇÃO Nº 004/2025

RESOLVE:

Art. 1º. Alterar as Resoluções CSTM nº 003/2022, nº 005/2022 e 009/2022 passando a vigorar 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.

§3º. Com vistas a assegurar a oferta de frota e quilometragem adequada, a compra de créditos poderá ser realizada já no início do mês subsequente ao período de apuração, até o final da primeira quinzena, respeitando-se o limite de até 65%, com base em estimativas preliminares, ajustando-se nas aquisições subsequentes eventuais diferenças.

§ 4º. As estimativas preliminares definidas no parágrafo anterior seguirão o estabelecido no Art. 3º, adotando-se os seguintes parâmetros:

- I – Receita por empresa aderente, do mês de apuração, levantada no primeiro dia útil do mês subsequente;
- II – Quilometragem programada por empresa aderente, do mês de apuração, levantada até o primeiro dia útil do mês subsequente;
- III – Custo do diesel aferido na primeira quinzena do mês de apuração;
- IV – Frota média programada do dia útil por empresa aderente, do mês de apuração, levantada até o primeiro dia útil do mês subsequente;
- V – Frota patrimonial cadastrada por empresa aderente da primeira quinzena do mês de apuração.

Art.3º . A metodologia de apuração das receitas e custos do sistema observará os seguintes critérios: **(AC) Redação alterada pela RESOLUÇÃO Nº 004/2025 de 09 de abril de 2025.**

I – a receita corresponderá à totalidade do repasse de vendas recebido pela empresa operadora no período de apuração;

II – a despesa será apurada de forma paramétrica a partir dos seguintes critérios, baseados na planilha de custos anexa a esta Resolução, cuja data **base é julho de 2024**.

- a) O custo fixo será de R\$ 21.250,13 por veículo operacional de dia útil. A partir de Janeiro/25 será de R\$ 21.815,22 por veículo operacional de dia útil;
- b) O custo variável será de R\$ 2,6616 por quilômetro percorrido pela empresa operadora, na base de julho/2024, 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**.
- c) O custo de capital corresponderá a R\$ 5.370,82 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;
- d) Os custos com impostos corresponderão 1,36% da receita de venda das permissionárias no mês de apuração, considerando-se a média da receita tributável do sistema, conforme planilha tarifária aprovada pelo CSTM. A partir de outubro de 2024 esse percentual passará a 2,36% e a partir de janeiro de 2025 passará a 1,96%.

III- 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.

IV- Os demais insumos que compõem a planilha de custos e que não foram atualizados (veículos, fardamentos, rodagem, entre outros) serão objeto de resolução posterior.

V- Os valores relativos ao reprocessamento dos meses de julho de 2024 a fevereiro de 2025 totalizam R\$ 14.517.303,72(quatorze milhões, quinhentos e dezessete mil, trezentos e três reais e setenta e dois centavos), conforme abaixo indicado:

OPERADORA	TOTAL
BOA	R\$ 3.981.307,93

CAX	R\$ 3.080.517,40
CSR	R\$ 1.817.683,42
EME	R\$ 3.317.334,57
GLO	R\$ 1.274.877,69
SJT	R\$ 698.924,27
VML	R\$ 201.395,80
VRC	R\$ 145.262,63
SISTEMA	R\$ 14.517.303,72

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

I – formalização de termo de adesão pelas empresas operadoras, em até 5 dias úteis após a publicação desta resolução, nos termos dessa Resolução, na forma do Anexo II;

II – manter a disponibilização pela empresa operadora do sinal, em tempo real, de GPS de sua frota em plataforma WEB diretamente para o software do Consórcio Grande Recife;

III – cumprimento de, no mínimo, 95% da programação mensal de frota e viagem estabelecida pelo CTM, obtido através do sistema de monitoramento e rastreamento de frota, a partir de 1º de dezembro de 2022, medida de acordo com o cumprimento da frota média de dia útil e a quilometragem efetivamente percorrida, na forma do Anexo IV dessa 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 mesmo 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 bacurais.

VII – Atingir a meta de demanda estabelecida nos termos do Artigo 5º 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. Estabelecer que a metodologia aplicável para o cálculo da meta de demanda (Índice de Passageiro Equivalente por Quilômetro – IPKe), passe a utilizar como parâmetro de partida o comparativo entre o IPKe apurado no mês do ano vigente (IPKe efetivo) com o IPKe apurado no mesmo mês do ano anterior conforme fórmula abaixo:

IPKe referência = IPKe (efetivo).

IPKe (anterior)

Onde:

IPKe de referência = valor obtido através da divisão entre o IPKe dos mesmos meses de anos subsequentes.

IPKe efetivo: valor apurado no mês do ano vigente;

IPKe anterior: valor apurado no mesmo mês do ano anterior.

§1º Na hipótese de o IPKe apurado no mês atingir o mínimo 98% do Valor de Referência, não haverá qualquer compensação ao Poder Concedente.

§2º Na hipótese de o IPKe apurado no mês ser inferior a 98%, haverá compensação em favor do Poder Concedente, mediante aplicação da seguinte fórmula:

$$CPC = 1 - \left(\frac{IPKe_{efetivo}}{IPKe_{Referência}} \right) * Custo Total$$

Onde:

CPC = Valor da compensação em favor do Poder Concedente referente ao compartilhamento do risco de demanda;

IPKe efetivo: IPKe efetivamente verificado do mês do ano vigente;

IPKe referência: valor obtido através da divisão entre o IPKe dos mesmos meses de anos subsequentes.

Custo Total: Somatório dos Custos da empresa permissionária

Art. 6º. Cabe ao Sindicato das empresas operadoras apresentar:

I – O relatório integral de auditoria independente sobre o sistema de bilhetagem eletrônica até 30/04 de cada ano;

II – A implantação/manutenção dos procedimentos estabelecidos pelo CTM para aprimoramento do sistema de bilhetagem instituído pelo Decreto 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 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. 7º. 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. Conhecimento e habilitação nos sistemas COBIT, COSO, ISSO 27001 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) 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.

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 Infraestrutura 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.

Art. 8º 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. 9º. Os créditos adquiridos na forma desta Resolução não alteram sua natureza, assegurando-se sua utilização em todo o STPP/RMR.

Art. 10º. Esta Resolução entra em vigor a partir da sua publicação, retroagindo seus efeitos a **1º de julho de 2024. (AC) Redação alterada pela RESOLUÇÃO Nº 004/2025 de 09 de abril de 2025.**

~~Parágrafo único. Os índices de cumprimento de passageiros, frota e viagens, cuja meta e modelo de apuração foram ajustados e/ou definidos nesta resolução, passarão a ter seus efeitos medidos a partir de 1º de dezembro de 2022.~~

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 e do Índice de Cumprimento de Passageiros Equivalentes por Quilômetro estabelecido na Resolução CSTM 009/2022. **(AC) Redação alterada pela RESOLUÇÃO Nº 004/2025 de 09 de abril de 2025.**

Art. 11º. Revogam-se as disposições em contrário.

ANEXO I DA RESOLUÇÃO Nº 009/2022

Memória de Cálculo dos Custos Paramétricos

1. Os custos paramétricos são baseados na planilha de custos aprovada no Conselho Superior de Transportes Metropolitanos – CSTM, na reunião realizada em 09 de novembro de 2022, decorrentes das deliberações do CSTM.

- 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 Diferencial de Alíquota do ICMS – DIFAL no preço dos veículos.
- e. Inclusão do abono pago ao motorista que recebe o pagamento em dinheiro;
- f. A planilha estará disponível no site eletrônico do Consórcio Grande Recife.

ANEXO II DA RESOLUÇÃO Nº 009/2022

Termo de Adesão das Empresas Autorizadas

1. A empresa formaliza através do presente Termo sua adesão ao disposto na Resolução CSTM nº 009/2022, 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;
- 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 mesmo 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 bacurais.

2. 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, §3º.

ANEXO III DA RESOLUÇÃO Nº 009/2022

Termo de Adesão do Sindicato das Operadoras

1. O Sindicato formaliza através do presente termo sua adesão ao disposto na Resolução CSTM nº 09/2022, comprometendo-se ao cumprimento dos seguintes requisitos estabelecidos no Art. 5º e 6º da norma:

- a) apresentar até o dia 30/04 de cada ano, relatório integral de auditoria independente sobre o sistema de bilhetagem eletrônica relativo ao ano de 2022.
- b) implantação/manutenção dos procedimentos, de competência da Urbana, estabelecidos pelo CTM para aprimoramento do sistema de bilhetagem instituído pelo Decreto n. 47.814, de 14 de agosto de 2019, em até 30 dias da data de vigência desta Resolução;

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 Nº 009/2022
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 utilizados pelo CTM para apuração dos 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

1. As empresas operadoras deverão disponibilizar acesso remoto do CTM aos seus sistemas de monitoramento e rastreamento de frota (GPS), fornecendo credenciais permanentes de acesso (login e senha) para:
 - a) Gerência de Monitoramento – GMON;
 - b) Divisão de Monitoramento da Operação – DIMP;
 - c) Divisão do Centro de Monitoramento da Operação – DCMO;
 - d) Gerência de Fiscalização – GFIS;
 - e) Gerência de Contratos – GECON;
 - f) Gerência de BRT e Fluvial – GEBF;
 - g) Coordenadoria de Planejamento – CPO.
2. As empresas operadoras deverão disponibilizar acesso aos relatórios operacionais e aos dados listados abaixo:
 - a) Mapeamento
 - b) Replay
 - c) Sinótico
 - d) Consulta Terminais
 - e) Partidas por Faixa
 - 2.1. Relatórios:
 - 2.1.1. Índices operacionais (ICV, ICI, ICF);
 - 2.1.2. Cumprimento de partidas – CA;
 - 2.1.3. Partidas por faixa;
 - 2.1.4. Pontualidade e Tempo de viagem;
 - 2.1.5. Pontualidade por faixa;
 - 2.1.6. Tempo de viagem;
 - 2.1.7. Passagem em ponto;
 - 2.1.8. Regularidade;
 - 2.1.9. Realizado x Planejado;
 - 2.1.10 Saída de frota;
 - 2.1.11 Saída e chegada de frota;
 - 2.1.12 Veículos em garagem;
 - 2.1.13. Chegada de frota;
 - 2.1.14. Cumprimento de partidas;
 - 2.1.15. Pontualidade e tempo de viagem;
 - 2.1.16. Gráfico de Velocidade;
 - 2.1.17. Controle Operacional;
 - 2.1.18. Detalhamento de viagem;
 - 2.1.19. Pontualidade;
 - 2.1.20. Passagem em ponto;
 - 2.1.21. Regularidade;
 - 2.1.22. Pontualidade por faixa horária;
 - 2.1.23. Partidas por faixa horária;

2.1.24. Passagem em trechos;

2.1.25. Realizado x planejado.

3. O sistema de monitoramento e rastreamento de frota, das empresas operadoras, deverá ter recursos para geração e extração de relatórios dos indicadores operacionais (cumprimento de partida, cumprimento de viagem, pontualidade, regularidade e tempo de viagem) 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.

4. 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.

5. A metodologia de apuração dos dados a serem exibidos relatórios deverá 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.

6. 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.

7. Caberá, 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.

8. Para a apuração dos indicadores de desempenho operacional do STPP/RMR, o CTM, a seu critério, poderá fazer uso dos dados em seu sistema próprio (SIMOP).

9. Excepcionalmente, em casos de comprovada/registrada falha em AVL e/ou comunicação, dentro dos parâmetros definidos neste regramento, 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.

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 substituição do equipamento defeituoso ou 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, em até 5 (cinco) dias após a ocorrência do evento.

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.

10. 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).

11. As empresas operadoras deverão disponibilizar em seus sistemas de monitoramento e rastreamento de frota (GPS) **Relatório de Desempenho Operacional** padronizado, para consolidação dos dados de cumprimento de frota e cumprimento de viagens com parâmetros que permitam a emissão dos relatórios diários. Tal relatório também deverá ser configurável 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]

12. 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	mn1	x	w
dd/mm/aaaa	eee	mn2	y	p

dd/mm/aaaa eee mn3 z q

KM ÚTIL(TOTAL) KM MORTA (TOTAL) KM TOTAL

x+y+z w+p+q x+y+z+w+p+q

13. 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							
		Saída terminal				Chegada em ponto de retorno			Previsto
Viagem	Posição	Veículo (Prefixo)	Horário Previsto	Horário Realizado	Diferença (adiantamento ou atraso)	Horário Previsto	Horário Realizado	Diferença (adiantamento ou atraso)	

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 **Kilma Gouveia dos Santos**, em 09/04/2025, às 11:10, 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 **Diogo de Carvalho Bezerra**, em 14/04/2025, às 11:49, 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 **65328768** e o código CRC **FB6023B6**.

CONSÓRCIO DE TRANSPORTES DA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE

Av. Alfredo Lisboa, 76, - Bairro Recife, Recife/PE - CEP 50030-150, Telefone: (81) 3182.5510