



NOTA TÉCNICA - CTM - Gerencia de Contratos de Concessão - Nº 9/2025

ESTUDO TÉCNICO PARA SUBSIDIAR O CSTM NA RECOMPOSIÇÃO TARIFÁRIA - 2026

Recife, 09 de dezembro de 2025

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 2025, o Governo do Estado optou pela não oneração do cidadão, limitando o repasse de custos aos usuários à inflação apurada no período. 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\$8,55), São Paulo (R\$8,90), Belo Horizonte (R\$5,75), Salvador (R\$5,60), João Pessoa (R\$5,20), Natal (R\$4,90), Fortaleza (R\$4,50) 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.

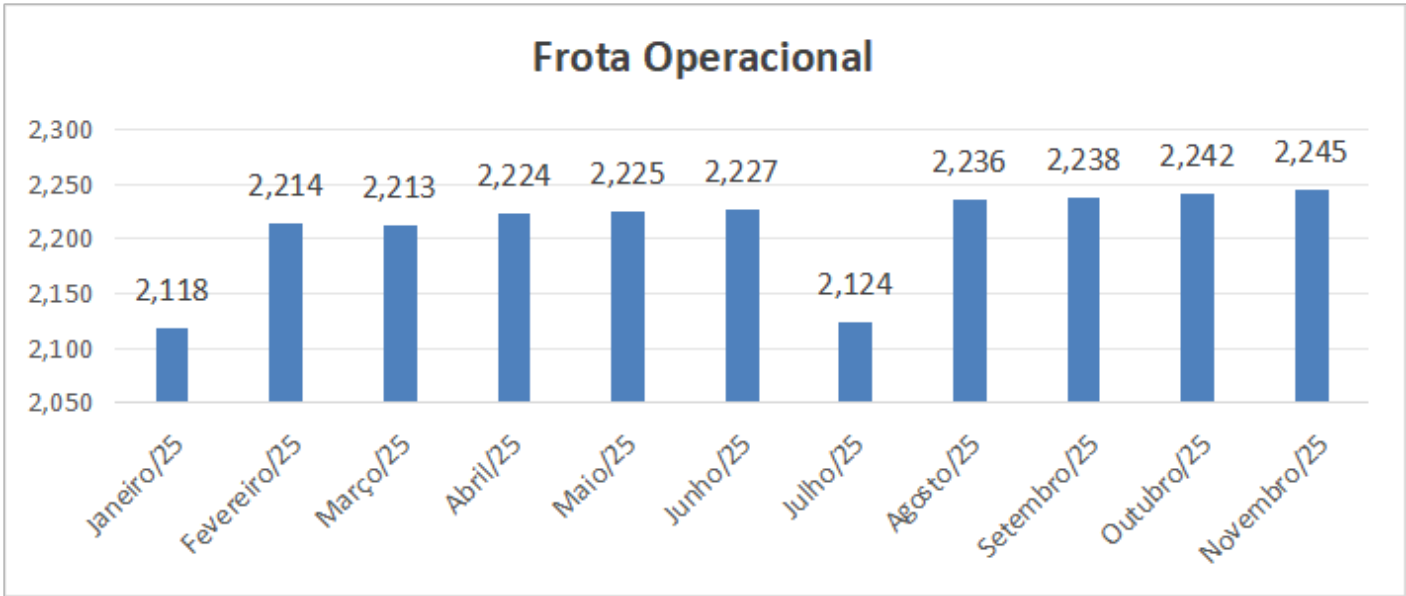
2. Principais Insumos utilizados da Planilha de custos do STPP/RMR

2.1 Frota Cadastrada

A composição de frota utilizada foi a frota cadastrada na segunda quinzena de julho de 2025 (2.494 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 2024/2025, 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

Apesar da data base da planilha ser julho/24, em se tratando de um mês atípico (período de férias), para efeito de recomposição tarifária, foi adotada a frota operacional de novembro de 2025, com 2.245 veículos em operação.



2.3 Quilometragem Programada

O CTM estimou, para os próximos 12 meses, 168.358.577 quilômetros, o que equivale a 100% da quilometragem programada entre julho de 2024 a junho de 2025, 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 2025, 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	4,0405	4,0613
C A X	3,9347	3,9581
C D A	3,9191	3,9946
CSR	3,9767	4,0347
E M E	3,9436	3,9622
G L O	3,9164	3,9486
I T A	3,9181	3,9368
MOB	3,9386	3,9424
R O D	3,9540	3,9729
S J T	3,9751	4,0378
V M L	4,1338	4,0185
SISTEMA	3,9618	3,9889
Mediana	3,9436	3,9729
Média Medianas	3,9583	

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:

INDICADOR	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:

$$\text{Custo de lubrificantes/km} = \text{preço combustível} * 0,05$$

$$\text{Custo de lubrificantes/km} = 0,21821$$

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:

INDICADOR	VIDA ÚTIL	RECAPAGEM
Limite Inferior	85.000	2
Limite Superior	125.000	3
Média	105.000	2,5

2.7 Renovação de Frota

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 à revisão da tarifa pelo CSTM com os respectivos impactos financeiros lançados na tarifa.

Foram realizados dois cenários para deliberação do CSTM:

Cenário 1) Estudo não incorporou o custo de uma meta de renovação de frota para o ano de 2026.

Cenário 2) Tomando a Lei 16.787 por referência, realizou-se estudo contemplando a renovação de 355 veículos (70% dos veículos acima de 8 anos) com ano de fabricação compreendido entre 2014 e 2016, por 355 veículos pesados com ar-condicionado.

2.8 Fator de Utilização de Cobrador

Para o ano de 2025 foi mantida a operação com 100% das linhas sem a presença do cobrador. Essa redução de custo se mantém incorporada ao presente estudo de recomposição tarifária.

2.9 Salários

Os salários do pessoal de operação foram atualizados com base no Acordo Coletivo de Trabalho 2025/2025.

CATEGORIA	ACT 2024/2025	ACT 2025/2025
Motorista	R\$ 3.189,80	R\$ 3.189,80
Cobrador	R\$ 1.467,55	R\$ 1.467,55
Fiscal	R\$ 2.068,06	R\$ 2.068,06
Despachante	R\$ 2.068,06	R\$ 2.068,06
Pessoal de Manutenção	R\$ 1.894,48	R\$ 1.894,48
Manobreiro	R\$ 3.189,80	R\$ 3.189,80
Abono (Auxílio Alimentação)	R\$ 400,00	R\$ 700,00

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 ele receba o pagamento da tarifa em espécie no ônibus, conforme Acordo Coletivo 2025/2025.

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 2026

Considerando o retorno à normalidade com o fim da pandemia ocasionada pelo coronavírus, o CTM estimou a manutenção da demanda de julho de 2024 a junho de 2025, uma vez que não foi identificada grande variação da demanda de passageiros pagantes ao longo dos últimos meses.

OPERADORA	PASSAGEIRO EQUIVALENTE JULHO-24 A JUNHO-25
BOA	38.568.901
CAX	26.319.127
CNO	40.932.779
CSR	14.043.406
EME	31.640.107
GLO	10.980.116
MOB	27.411.575
SJT	14.526.097
VML	1.649.125
VRC	1.290.637
TOTAL 2025	207.361.868

Atualmente a demanda do sistema encontra-se no patamar de 73% 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 2024 a junho de 2025 conforme Nota Técnica disponibilizada no site do CTM, foi contabilizado um resíduo de R\$ 20.362.493,57.

Considerando a tarifa média vigente no valor de 4,2742 esse valor foi transformado em 4.764.047 passageiros equivalentes que foram acrescidos do total de passageiros pagantes estimados para o ano de 2026.

2.11.3 Total de passageiros remuneráveis

Para elaboração do estudo de recomposição tarifária para o ano de 2025 foram considerados 212.125.915 passageiros, conforme tabela abaixo:

ORIGEM	PASSAGEIRO
Estimativa	207.361.868,00
Créditos não utilizados (+)	4.764.047,00

TOTAL PASSAGEIROS 2025	212.125.915
-----------------------------------	--------------------

2.12 Atualização tributária - INSS

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.

Art. 9º-A. Nos exercícios de 2025 a 2027, as empresas referidas nos arts. 7º e 8º desta Lei poderão contribuir sobre o valor da receita bruta, excluídos as vendas canceladas e os descontos incondicionais concedidos, em substituição parcial às contribuições previstas nos incisos I e III do caput do art. 22 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, sendo tributadas de acordo com as seguintes proporções:

I – de 1º de janeiro até 31 de dezembro de 2025:

a) 80% (oitenta por cento) das alíquotas estabelecidas nos arts. 7º-A e 8º-A desta Lei; e

b) 25% (vinte e cinco por cento) das alíquotas previstas nos incisos I e III do caput do art. 22 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991;

II – de 1º de janeiro até 31 de dezembro de 2026:

a) 60% (sessenta por cento) das alíquotas previstas nos arts. 7º-A e 8º-A desta Lei; e

b) 50% (cinquenta por cento) das alíquotas previstas nos incisos I e III do caput do art. 22 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991; e

III – de 1º de janeiro até 31 de dezembro de 2027:

a) na proporção de 40% (quarenta por cento) das alíquotas previstas nos arts. 7º-A e 8º-A desta Lei; e

b) 75% (setenta e cinco por cento) das alíquotas previstas nos incisos I e III do caput do art. 22 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991.

§ 1º A partir de 1º de janeiro de 2025 até 31 de dezembro de 2027, para fins de cálculo do valor devido sob o regime da substituição parcial de que trata o caput deste artigo, as contribuições previstas nos incisos I e III do caput do art. 22 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, não incidirão sobre as remunerações pagas, devidas ou creditadas a título de décimo terceiro salário.

§ 2º A partir de 1º de janeiro de 2025 até 31 de dezembro de 2027, o valor da contribuição calculada nos termos do inciso II do § 1º do art. 9º será acrescido do montante resultante da aplicação das proporções a que se referem a alínea “b” do inciso I, a alínea “b” do inciso II e a alínea “b” do inciso III do caput deste artigo.

Art. 9º-B. A partir de 1º de janeiro de 2028, as obras de construção civil ainda não encerradas deverão passar a recolher as contribuições nos termos dos incisos I e III do caput do art. 22 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991.

Nos termos da revisão normativa, haverá a gradativa retomada dos tributos sobre a folha de pagamento, conforme a tabela a seguir.

ANO	INSS NOS ENCARGOS SOCIAIS	CPRB (INSS NA RECEITA)
2025	5%	1,6%
2026	10%	1,2%

2027	15%	0,8%
2028 e 2029	20%	0,0%

O cálculo da reoneração da folha de pagamento foi realizado considerando o aumento de 10% nos encargos sociais e a redução para 1,2% no INSS sobre a receita.

3. Tarifa Técnica calculada - Cenário 1

No cenário 1, o Estudo Tarifário não incorporou o custo de uma meta de renovação de frota para o ano de 2026.

A tarifa técnica que seria paga pelos usuários sofreria um reajuste de 43,47%, caso os custos fossem integralmente repassados aos usuários.

ANEL	TARIFA 2025	TARIFA 2026	% Reajuste
BILHETE ÚNICO (ANTIGO ANEL A)	R\$4,2842	R\$6,1465	43,47%
ANEL G	R\$2,9019	R\$4,1634	43,47%
041 - SETÚBAL (OPCIONAL)	R\$5,5288	R\$7,9322	43,47%
064 - PIEDADE (OPCIONAL)	R\$8,2929	R\$11,8978	43,47%
072 - CANDEIAS (OPCIONAL)	R\$8,2929	R\$11,8978	43,47%
160 - GAIBU / BARRA DE JANGADA - VIA PAIVA (OPCIONAL)	R\$8,2929	R\$11,8978	43,47%
191 - RECIFE/PORTO DE GALINHAS (S/AR)	R\$14,7643	R\$21,1823	43,47%
195 - RECIFE/PORTO DE GALINHAS (OPCIONAL)	R\$21,5611	R\$30,9337	43,47%
214 - UR-02/IBURA (OPCIONAL)	R\$8,2929	R\$11,8978	43,47%
224 - UR-11 / JORDÃO (OPCIONAL)	R\$8,2929	R\$11,8978	43,47%
229 - MARCOS FREIRE (OPCIONAL)	R\$8,2929	R\$11,8978	43,47%
342 - CURADOS (OPCIONAL)	R\$8,2929	R\$11,8978	43,47%

4. Tarifa Técnica calculada - Cenário 2

No cenário 2, o Estudo Tarifário incorporou o custo de renovação de 355 veículos com ano de fabricação compreendido entre 2011 e 2014, por 355 veículos pesados com ar-condicionado.

A tarifa técnica que seria paga pelos usuários sofreria um reajuste de 53,83%, caso os custos fossem integralmente repassados aos usuários.

ANEL	TARIFA 2025	TARIFA 2026	% Reajuste
BILHETE ÚNICO (ANTIGO ANEL A)	R\$4,2842	R\$6,5904	53,83%
ANEL G	R\$2,9019	R\$4,4640	53,83%
041 - SETÚBAL (OPCIONAL)	R\$5,5288	R\$8,5050	53,83%
064 - PIEDADE (OPCIONAL)	R\$8,2929	R\$12,7570	53,83%
072 - CANDEIAS (OPCIONAL)	R\$8,2929	R\$12,7570	53,83%
160 - GAIBU / BARRA DE JANGADA - VIA PAIVA (OPCIONAL)	R\$8,2929	R\$12,7570	53,83%
191 - RECIFE/PORTO DE GALINHAS (S/AR)	R\$14,7643	R\$22,7119	53,83%
195 - RECIFE/PORTO DE GALINHAS (OPCIONAL)	R\$21,5611	R\$33,1674	53,83%
214 - UR-02/IBURA (OPCIONAL)	R\$8,2929	R\$12,7570	53,83%
224 - UR-11 / JORDÃO (OPCIONAL)	R\$8,2929	R\$12,7570	53,83%
229 - MARCOS FREIRE (OPCIONAL)	R\$8,2929	R\$12,7570	53,83%
342 - CURADOS (OPCIONAL)	R\$8,2929	R\$12,7570	53,83%

5. Tarifa Proposta

5.1 Proposta de Reajuste por Inflação

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 dezembro/24 a novembro/25, no valor de 4,462%, limitando o repasse de custos aos usuários à inflação apurada no período.

Nesse cenário, apresentam-se abaixo **os valores das tarifas propostas para o ano de 2026:**

ANEL	TARIFA 2025	TARIFA 2026	% Reajuste
BILHETE ÚNICO (ANTIGO ANEL A)	R\$4,2842	R\$4,4753	4,46%
ANEL G	R\$2,9019	R\$3,0313	4,46%
041 - SETÚBAL (OPCIONAL)	R\$5,5288	R\$5,7754	4,46%
064 - PIEDADE (OPCIONAL)	R\$8,2929	R\$8,6628	4,46%
072 - CANDEIAS (OPCIONAL)	R\$8,2929	R\$8,6628	4,46%
160 - GAIBU / BARRA DE JANGADA - VIA PAIVA (OPCIONAL)	R\$8,2929	R\$8,6628	4,46%
191 - RECIFE/PORTO DE GALINHAS (S/AR)	R\$14,7643	R\$15,4228	4,46%
195 - RECIFE/PORTO DE GALINHAS (OPCIONAL)	R\$21,5611	R\$22,5227	4,46%
214 - UR-02/IBURA (OPCIONAL)	R\$8,2929	R\$8,6628	4,46%
224 - UR-11 / JORDÃO (OPCIONAL)	R\$8,2929	R\$8,6628	4,46%

229 - MARCOS FREIRE (OPCIONAL)	R\$8,2929	R\$8,6628	4,46%
342 - CURADOS (OPCIONAL)	R\$8,2929	R\$8,6628	4,46%

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.

Ainda neste cenário, o custo por quilômetro será atualizado com base na tarifa técnica calculada, passando a ser **R\$ 7,7262/Km.**

5.2 Simulação da Tarifa conforme Lei Estadual 16.787/2019

A Lei Estadual 16.787, promulgada em dezembro/2019 – portanto alguns meses antes da pandemia da COVID19 – restringia seus efeitos às renovações de frota entre 2020 e 2023. Como é de amplo conhecimento, esse foi justamente o período das limitações impostas pela emergência de saúde e caracterizado por inúmeras dificuldades, inclusive de fornecimento de veículos e choque de demanda. Desta forma, o texto legislativo tornou-se caduco por decurso de prazo.

Apesar disso, são recorrentes as evocações de tal texto, tanto por formadores de opinião quanto por instituições públicas, agentes do executivo e legislativo que, na ânsia de atender ao legítimo clamor popular por melhoria no transporte público, requisitam o cumprimento de tal norma legal, ainda que cientes de sua caducidade.

Assim, o CTM apresenta uma simulação tarifária atendendo aos pressupostos da Lei, quais sejam: 1) renovação de 70% (Art. 2º) dos veículos com mais de 8 anos, ou 10 se articulados (Art. 2º, § 1º), por veículos com ar-condicionado, totalizando 355 veículos; e 2) Impacto da renovação custeado pela tarifa (Art. 2º, § 2º).

ANEL	PROPOSTA 2026	IMPACTO RENOVAÇÃO	SIMULAÇÃO LEI 16.787
BILHETE ÚNICO (ANTIGO ANEL A)	R\$4,4753	R\$0,4439	R\$4,9192
ANEL G	R\$3,0313	R\$0,3006	R\$3,3319
041 - SETÚBAL (OPCIONAL)	R\$5,7754	R\$0,5728	R\$6,3482
064 - PIEDADE (OPCIONAL)	R\$8,6628	R\$0,8592	R\$9,5220
072 - CANDEIAS (OPCIONAL)	R\$8,6628	R\$0,8592	R\$9,5220
160 - GAIBU / BARRA DE JANGADA - VIA PAIVA (OPCIONAL)	R\$8,6628	R\$0,8592	R\$9,5220
191 - RECIFE/PORTO DE GALINHAS (S/AR)	R\$15,4228	R\$1,5296	R\$16,9524

195 - RECIFE/PORTO DE GALINHAS (OPCIONAL)	R\$22,5227	R\$2,2337	R\$24,7564
214 - UR-02/IBURA (OPCIONAL)	R\$8,6628	R\$0,8592	R\$9,5220
224 - UR-11 / JORDÃO (OPCIONAL)	R\$8,6628	R\$0,8592	R\$9,5220
229 - MARCOS FREIRE (OPCIONAL)	R\$8,6628	R\$0,8592	R\$9,5220
342 - CURADOS (OPCIONAL)	R\$8,6628	R\$0,8592	R\$9,5220

Ainda neste cenário simulado, o custo por quilômetro seria atualizado pela tarifa técnica do cenário 2, ou seja, **R\$ 8,2844/Km.**

Tássia Fábila Lins Queiroz Villar Morais
Gerente de Contratos de Concessão

De acordo:

Jonathan Borges de Melo Valença
Diretor de Planejamento



Documento assinado eletronicamente por **Tassia Fabia Lins Queiroz Villar Morais**, em 11/12/2025, às 14:48, 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 11/12/2025, às 17:18, 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 **78168971** e o código CRC **CB290577**.

CONSÓRCIO DE TRANSPORTES DA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE

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