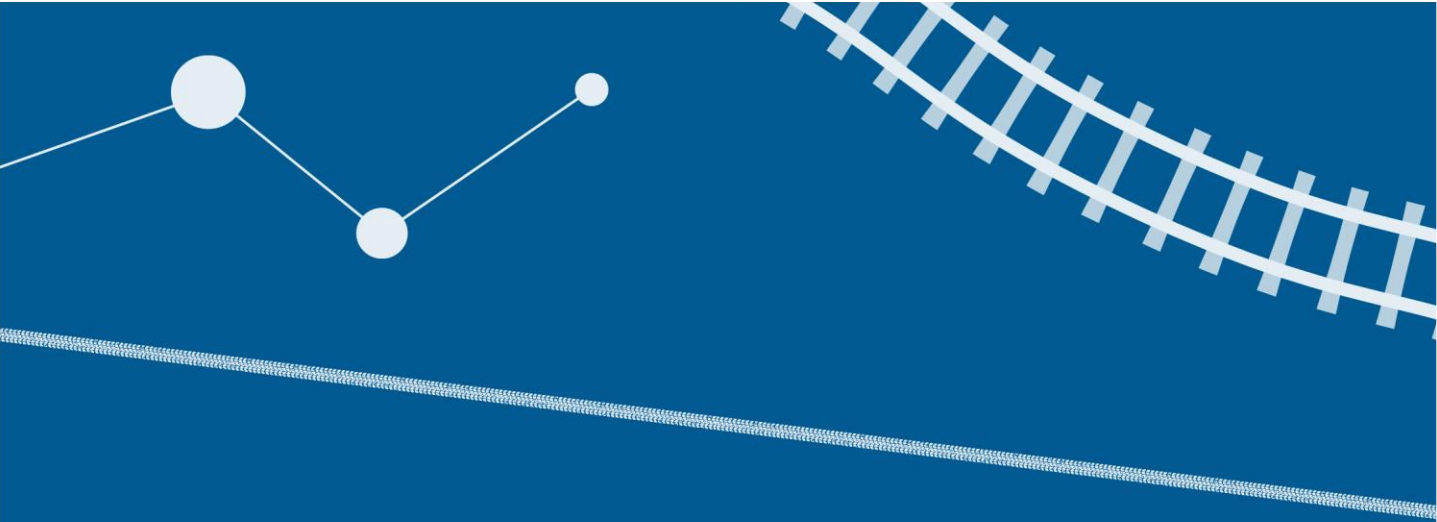




Boletim da Mobilidade Metropolitana

Edição 06 • Junho, 2022

Secretaria de
Transportes



GOVERNO DO ESTADO
RIO DE JANEIRO
SEM TEMPO A PERDER

Secretaria de
Transportes



GOVERNO DO ESTADO
RIO DE JANEIRO
SEM TEMPO A PERDER

Boletim da **Mobilidade Metropolitana**

6ª Edição
2022

Consolidado do ano de 2022

Edição
Revisão
Diagramação
Capa

Subsecretaria de Logística – SUBLOG / Observatório dos Transportes
Subsecretaria de Mobilidade e Integração Modal – SUBMOB / Observatório dos Transportes

Boletim da Mobilidade Metropolitana / 6ª Edição.

Observatório dos Transportes / SETRANS RJ. Rio de Janeiro – RJ, 2022.

1. Mobilidade urbana. 2. Transportes. 3. Demanda de Transportes. 4. Política Pública. 5. Tarifas.

Índice

Apresentação	01
Sistemas de mobilidade	
Sistema sobre trilhos	
1. Metrô	08
2. Trens Urbanos	13
3. VLT*	19
Sistema rodoviário	
4. Ônibus e vans Intermunicipais	23
5. Ônibus e vans da cidade do Rio de Janeiro*	26
6. Ônibus dos demais municípios da RMRJ*	29
Sistema aquaviário	
7. Barcas	33
Política pública de mobilidade urbana	
8. Bilhete Único Intermunicipal	39
COVID-19	
9. Impactos no sistema de transporte da RMRJ	48
Editorial	54

* **Dados coletados até dia 30 de Junho de 2022.**

* *Modos de competência municipal*

Secretaria de
Transportes



GOVERNO DO ESTADO
RIO DE JANEIRO
SEM TEMPO A PERDER

Apresentação

PALAVRAS DO SECRETÁRIO:

A 6ª Edição do Boletim de Mobilidade Metropolitana apresenta um notório avanço na demanda de passageiros nos principais meios de transporte em relação ao 1º trimestre do ano. Nosso informativo contempla dados analisados até junho de 2022.

Com o avanço da vacinação contra Covid-19 e o fim das restrições sanitárias adotadas em todo país, houve o retorno do calendário de eventos públicos e empresariais. Desta forma, os modos de transporte voltaram a operar nos patamares pré-pandemia, o que vem impulsionando a economia do Estado do Rio.

Grandes projetos tiveram avanço considerável, com destaque para o Centro Integrado de Mobilidade Urbana (CIMU), que visa armazenar e integrar, numa mesma plataforma, dados provenientes de serviços de transporte público da RMRJ (metrô, barcas, trens, ônibus intermunicipais e municipais, BRT e VLT). O portal e o aplicativo do projeto já estão em fase de testes e, em breve, serão disponibilizados para a população.

O cenário para o 2º semestre é muito positivo, com grandes possibilidades de evolução dos modos de transporte público, no qual aplicaremos com firmeza nosso conhecimento técnico, tomando decisões estratégicas junto com toda nossa equipe da SETRANS e tendo a cooperação constante dos operadores de transporte no estado.



André Luiz Nahass – Secretário de Estado de Transportes

ESTRUTURA DO BOLETIM:

O **Boletim da Mobilidade Metropolitana** foi organizado por temas e dividido em **capítulos** para melhor compreensão do leitor. Os sistemas de mobilidade estão categorizados da seguinte forma: sistema sobre trilhos, sistema rodoviário, sistema aquaviário e micromobilidade. O benefício tarifário, que contempla o Bilhete Único Intermunicipal (BUI), assim como a COVID-19 e seus impactos no sistema de transportes da RMRJ, também são categorizados como temas.

Os **capítulos 1, 2 e 7** apresentam informações sobre demanda dos sistemas de **metrô, trens e barcas**, todos de competência do Estado. Elas tiveram como fonte de dados os conjuntos enviados à SETRANS pelas respectivas concessionárias após o encerramento de cada mês. O **capítulo 4** também trata de um modo de competência estadual e corresponde **aos ônibus e vans intermunicipais**.

Já os **capítulos 3, 5 e 6** são de **competências municipais** e correspondem aos **ônibus e vans** da cidade do Rio de Janeiro, linhas municipais dos demais municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro e o **VLT**, que opera no Centro do Rio.

O **capítulo 8** trata do **Programa Bilhete Único Intermunicipal (BUI)**, apresentando informações obtidas através dos dados de bilhetagem eletrônica das diversas modalidades de transporte que são transferidas diariamente pela empresa responsável pela operacionalização do Programa. Esses dados, contendo valores de subsídios e quantitativo de transações, são processados e disponibilizados para o PRODERJ e auditados mensalmente pela SETRANS.

Por fim, o **capítulo 9** apresenta o impacto da **COVID-19** no sistema de transporte do Estado do Rio de Janeiro. A partir de uma breve análise sobre os dados de demanda do sistema e também sobre as medidas de enfrentamento à pandemia, podemos afirmar que os padrões sociais adotados, tais como o home office, o uso de plataformas online para reuniões, aulas e eventos, o uso de transporte individual, entre outros, tiveram como consequência a queda abrupta e, posteriormente, a manutenção da redução da demanda no transporte público coletivo.

TRATAMENTO DOS DADOS:

No sistema atual os dados diários de passageiros são enviados mensalmente ao Observatório, até o 10º dia do mês subsequente ao de sua realização, que os insere em uma base de dados preparada para gerar os indicadores apresentados no Boletim.

Os dados são fornecidos de forma cumulativa, isto é, a cada mês são enviados os dados do mês anterior e dos demais meses do ano. Eles saem dos respectivos sistemas de bilhetagem de cada operador e, devido às características próprias destes sistemas, podem haver alterações em um determinado conjunto de dados posteriores às suas respectivas datas de referência. Quando isso ocorre, são feitas as atualizações na base de dados e recalculados os indicadores para refletirem sempre a realidade. Com isto, existe a possibilidade de que sejam apresentados valores diferentes para um mesmo indicador em edições diferentes do Boletim.

O conceito de demanda empregado no Boletim da Mobilidade Metropolitana foi baseado nas entradas de passageiros em cada sistema – dados básicos de entradas em estações (no caso de trens, barcas e metrô) ou veículos (no caso de ônibus e vans) enviados regularmente pelos diversos operadores ao Observatório.

Dessa forma, o leitor poderá encontrar os termos “demanda” e “entradas” nos textos do Boletim. Deve-se destacar que, para esta publicação, os dois termos têm o mesmo significado. Com tal conceito, os valores referentes a transbordos internos a cada sistema não constituem demanda adicional, na medida em que já foram computados como demanda ao entrar em uma estação ou veículo daquele modo.

O caso do metrô é especial, quando se sabe que as estatísticas de movimentação apresentadas pela concessionária incluem os volumes carregados pelos ônibus de integração, o chamado Metrô na Superfície, operados pela própria concessionária. Quando os passageiros trazidos por aqueles veículos entram em uma estação, como Antero de Quental ou Botafogo, por exemplo, eles são registrados nos torniquetes dessas estações, o que faria com que, se contados nos ônibus, seriam então contados duas vezes.

Além disso, há também o fato de que alguns usuários desses ônibus em direção a estações, na realidade, não se dirigem a elas, mas usam os ônibus como quem usa outro ônibus urbano qualquer, ou seja, não são passageiros do metrô. Outro dado que a concessionária do metrô apresenta é o de “Transferência das L 1 e L 2 para a L 4”. Essas viagens também são de usuários que entraram na rede do metrô em alguma estação. Então, incluí-las no total da demanda significaria igualmente contar estas viagens duas vezes e, em alguns poucos casos, até mais vezes.

Existem divergências entre os valores da demanda nos capítulos dos ônibus e das vans para aqueles apresentados no capítulo referente à COVID-19. Tal fato se deve em razão de, exclusivamente no capítulo da COVID-19, haver a inclusão de dados de pagamentos em dinheiro e gratuidades para análise comparativa da demanda em relação ao espectro da pandemia.

ESTRATÉGIAS PARA REFORMULAÇÃO DA MOBILIDADE METROPOLITANA:



GOVERNO DO ESTADO
RIO DE JANEIRO
SEM TEMPO A PERDER

PROJETOS ESTRATÉGICOS

Sistema Estadual de Bilhetagem Eletrônica

O **Sistema Estadual de Bilhetagem Eletrônica** para o transporte público intermunicipal da Região Metropolitana do Rio de Janeiro – RMRJ e suas interfaces com o transporte público municipal tem como objetivo um sistema unificado de cartões interoperáveis, sendo o estado responsável pela câmara de compensação tarifária e pelo controle direto das informações da bilhetagem, gratuidades e subsídios. Em agosto de 2020, foi assinado um Contrato com o BNDES para a elaboração da modelagem e estruturação do novo sistema. O Contrato do BNDES se divide em 2 fases, sendo: Fase I – Estudos e definição do modelo de negócios e Fase II – Pré-licitação, consultas e contratação do novo sistema. Os estudos se encontram em fase adiantada, caminhando para finalização dessa etapa, viabilizando, então, a definição do modelo a ser adotado.

Estudo de reavaliação econômico-financeira e social do Programa de Bilhete Único Intermunicipal

O Projeto **Estudo de reavaliação econômico-financeira e social do Programa de Bilhete Único Intermunicipal** é parte do Programa Estadual de Transportes financiado pelo Banco Mundial. Após o decurso de dez anos do Programa do Bilhete Único Intermunicipal – BUI, principal política de mobilidade da RMRJ, torna-se necessária uma análise aprofundada do modelo estruturado do programa, buscando, sobretudo, alinhamento com as políticas de mobilidade, reconhecendo a importância do caráter social do programa. Com o financiamento do Banco Mundial, está em fase de contratação, uma consultoria especializada para realizar estudos visando à reavaliação econômico-financeira e social do uso, acesso e subsídios ao BUI, contemplando a proposta de uma nova política para o programa, baseada em um novo modelo de regras de negócio e os aspectos jurídicos que darão suporte a sua implementação.

Mudanças Climáticas

Plano Estratégico de Adaptação dos Sistemas de Transporte Público de média e alta Capacidade da Região Metropolitana do Rio de Janeiro aos impactos causados pelos desastres naturais e Mudanças Climáticas. Portaria Conjunta assinada designando Gestor do Contrato e Fiscais. Projeto previsto para iniciar no 2º semestre de 2022.

Desenvolvimento e Implantação do Centro Integrado de Mobilidade Urbana – CIMU

O Projeto **Centro Integrado de Mobilidade Urbana** da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro - CIMU é parte do Programa Estadual de Transportes financiado pelo Banco Mundial. O projeto tem como objetivo possibilitar à SETRANS coletar, armazenar, processar, trocar e integrar dados provenientes dos serviços de transporte público da RMRJ. O projeto finalizou no 1º semestre toda parte de desenvolvimento e entregará no 2º semestre o portal e o aplicativo para a população.

Modelagem e Edital de Licitação do Transporte Aquaviário

Contratação dos serviços técnicos necessários ao processo de modelagem e estruturação de um novo modelo para a prestação do Serviço Público de Transporte Aquaviário Coletivo Intermunicipal de Passageiros e Cargas no Estado do Rio de Janeiro. O projeto se divide em 2 fases, sendo: Fase I – Estudos e definição do modelo de negócios e Fase II – Pré-licitação, consultas e contratação. A Fase I já foi iniciada.



Linha de Base

Avaliação do Impacto Social e das Reduções nas Emissões de Gases de Efeito Estufa para os Projetos de Transporte Urbano e do Sistema Ferroviário Urbano do Rio de Janeiro. Projeto iniciado no 1º semestre de 2022, com 3 produtos já entregues e com previsão de finalização e entrega final para Outubro de 2022.

Melhoria nos Bicletários

O Projeto **Melhoria nos Bicletários** é parte do Programa Estadual de Transportes financiado pelo Banco Mundial. O objetivo do projeto é a elaboração de um Plano de Gestão para Bicletários Públicos das seis estações existentes da SuperVia (Japeri, Engenheiro Pedreira, Saracuruna, Realengo, Bangu e Santa Cruz) que sirva como modelo de boas práticas aos possíveis gestores municipais. Este plano de gestão de bicicletários busca fomentar uma melhor integração entre o modo de alta capacidade do sistema ferroviário com o da micromobilidade e poderá vir a ser incorporado nos planos de mobilidade dos municípios.

TOD Queimados

O **Projeto TOD Queimados** é parte do Programa Estadual de Transportes financiado pelo Banco Mundial. O Projeto visa a Reestruturação Urbana na Área Central de Queimados, usando conceitos de Desenvolvimento Orientado ao Transporte (TOD em inglês).

Repactuação dos Contratos Concessões do Trens e Metrô

Aprimoramento do Contrato de Concessão Ferroviário: Em função do que restou pactuado em fevereiro de 2021 no Décimo Primeiro Termo Aditivo, que promoveu a redução da tarifa do trem, as partes iniciaram negociação para o aprimoramento e modernização do Contrato de Concessão, com foco no estabelecimento de metodologia de cálculo e mecanismos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro para suportar a frustração de receitas gerada pela redução tarifária, na verificação e aceitação dos investimentos pactuados nos oitavo e nono termos aditivos, na definição de novo mecanismo de reajuste anual da tarifa, dentre outros temas, cujo novo aditamento ao contrato de concessão continua em discussão.

Aprimoramento do Contrato de Concessão Metroviário: Em função do que restou pactuado em maio de 2021 no Sétimo Termo Aditivo, que promoveu a redução da tarifa do metrô, as partes iniciaram negociação para o aprimoramento e modernização do contrato de concessão, com o compromisso de estabelecer novo modelo econômico contratual, novos dispositivos sobre bens reversíveis, revisão dos indicadores de qualidade, dentre outros assuntos, cujo novo aditamento ao contrato de concessão continua em discussão.

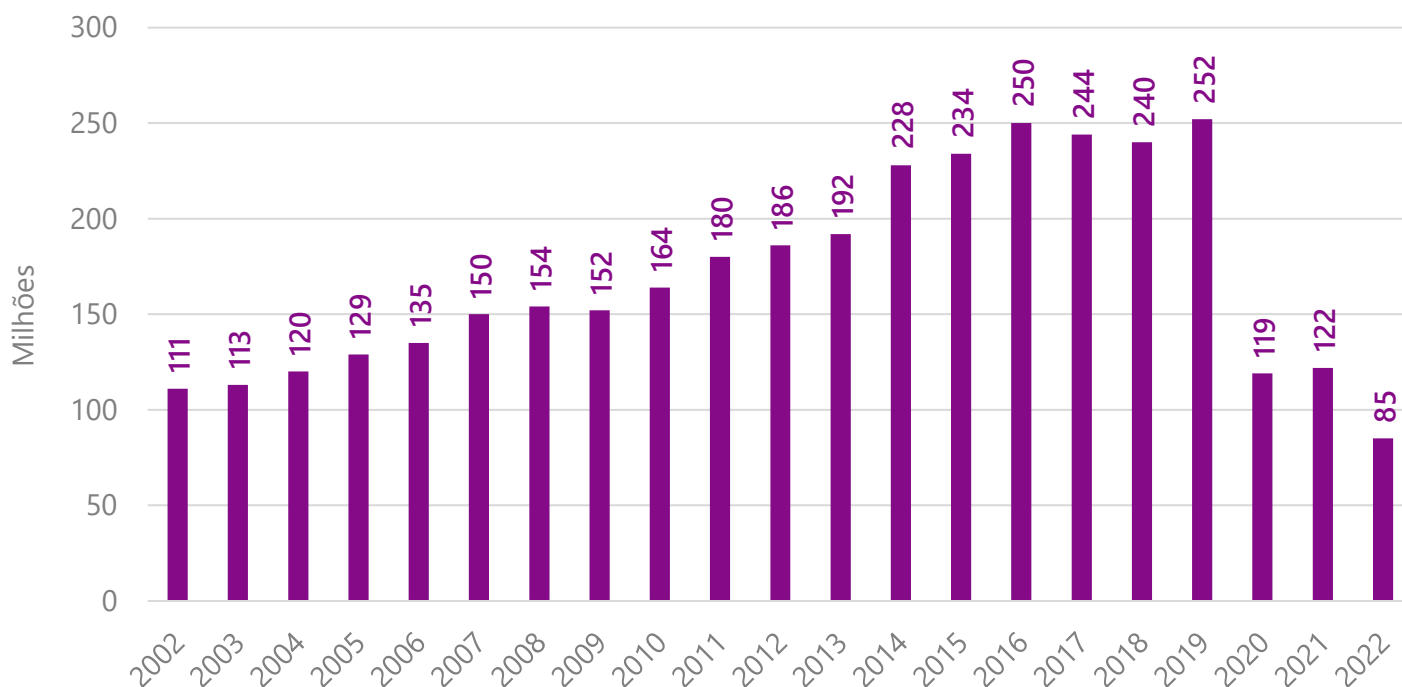


1. Metrô

Foto: André Paiva / SETRANS

A demanda do Metrô em 2022 mostra considerável recuperação com relação aos anos de pandemia. Projetando a demanda atual para o fim do ano, verifica-se pela **Figura 1.1** que as entradas ficarão bem acima dos últimos 2 anos, entretanto ainda abaixo do ano de 2019, considerado ano de pico da demanda metroviária..

Figura 1.1 – Entradas anuais no Metrô desde 2002



Elaboração: SETRANS / Fonte: MetrôRio

* **Dados coletados até dia 30 de Junho de 2022**

Tabela 1.1 - Entradas anuais no Metrô desde 2002

Ano	Metrô	Ano	Metrô
2002	110.510.357	2013	192.433.542
2003	113.381.970	2014	227.815.472
2004	120.405.279	2015	233.576.828
2005	129.091.112	2016	250.353.353
2006	135.211.605	2017	244.409.929
2007	150.103.629	2018	239.663.468
2008	153.799.958	2019	252.494.127
2009	152.482.273	2020	118.685.405
2010	163.946.010	2021	121.736.058
2011	179.826.491	2022	84.846.501
2012	186.278.566		

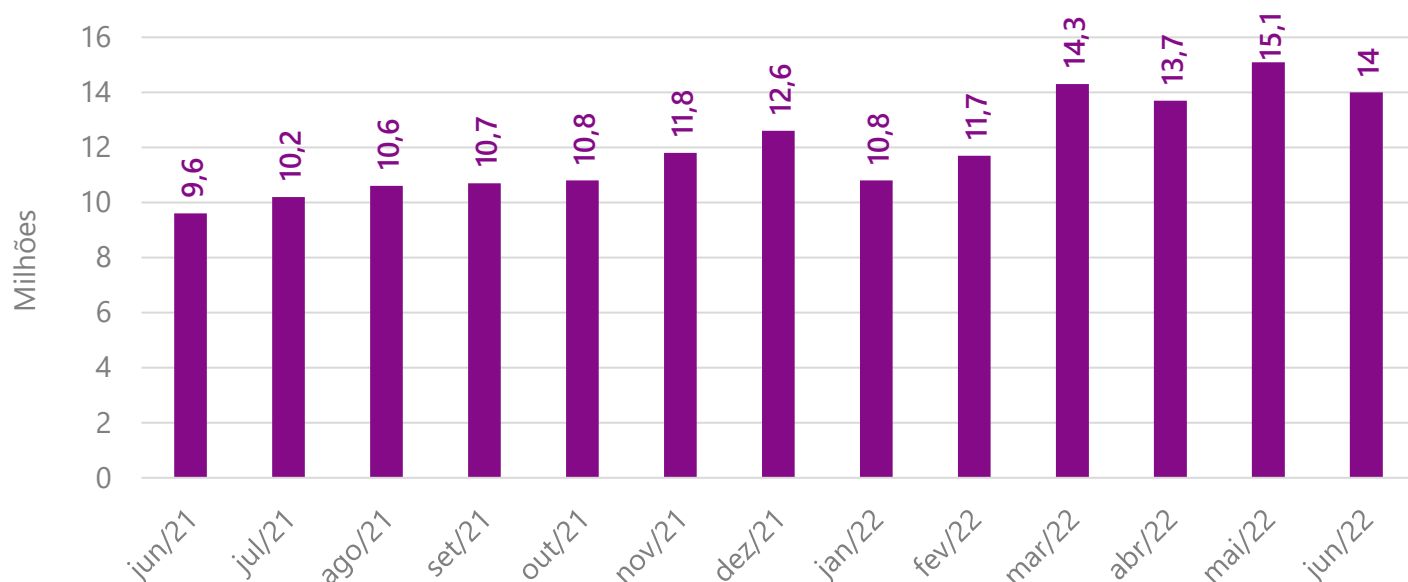
Elaboração: SETRANS / Fonte: MetrôRio

* **Dados coletados até dia 30 de Junho de 2022**

As **Figuras 1.2 e 1.3** e **Tabelas** correspondentes mostram a evolução da demanda mensal nos 13 meses, de junho de 2021 até o mesmo mês em 2022, na rede como um todo e em cada um dos trechos selecionados. A alta da demanda percebida nos últimos meses foi trocada por uma tendência de estabilização verificada principalmente em Junho de 2022.

A **Tabela 1.3** é semelhante à **Tabela 1.2**, apresentando os valores das contribuições de cada trecho da rede metroviária para os totais apresentados nesta última.

Figura 1.2 - Demanda no Metrô nos últimos 13 meses



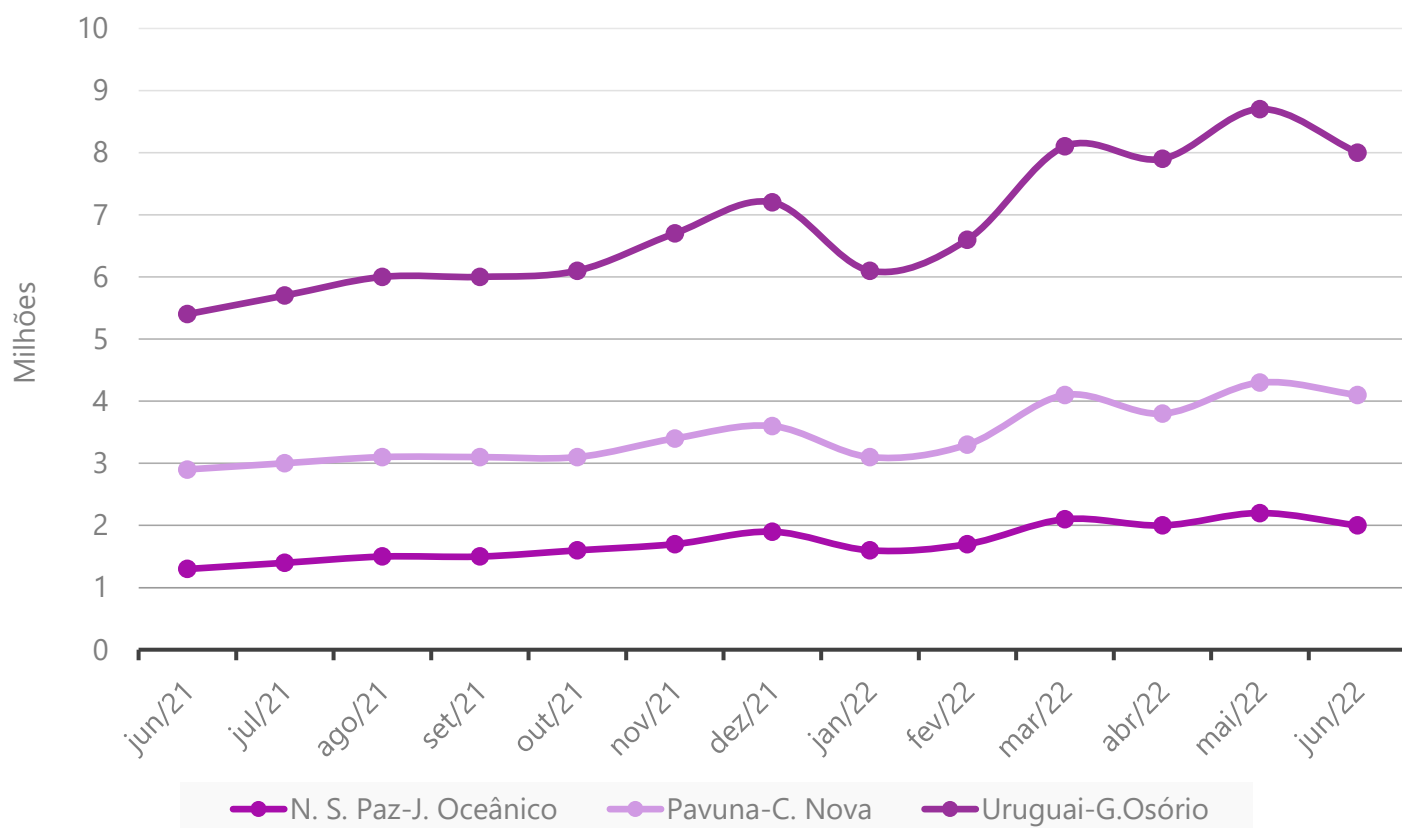
Elaboração: SETRANS / Fonte: MetrôRio

Tabela 1.2 - Demanda no Metrô nos últimos 13 meses

Mês	Demanda
Jun-21	9.561.741
Jul-21	10.167.715
Ago-21	10.628.056
Set-21	10.679.443
Out-21	10.844.681
Nov-21	11.831.445
Dez-21	12.643.875
Jan-22	10.801.175
Fev-22	11.668.172
Mar-22	14.347.687
Abr-22	13.703.529
Mai-22	15.144.113
Jun-22	14.026.683

Elaboração: SETRANS / Fonte: MetrôRio

Figura 1.3 - Demanda no Metrô nos últimos 13 meses por trecho



Elaboração: Setrans / Fonte: MetrôRio

Tabela 1.3 - Demanda no Metrô nos últimos 13 meses por trecho

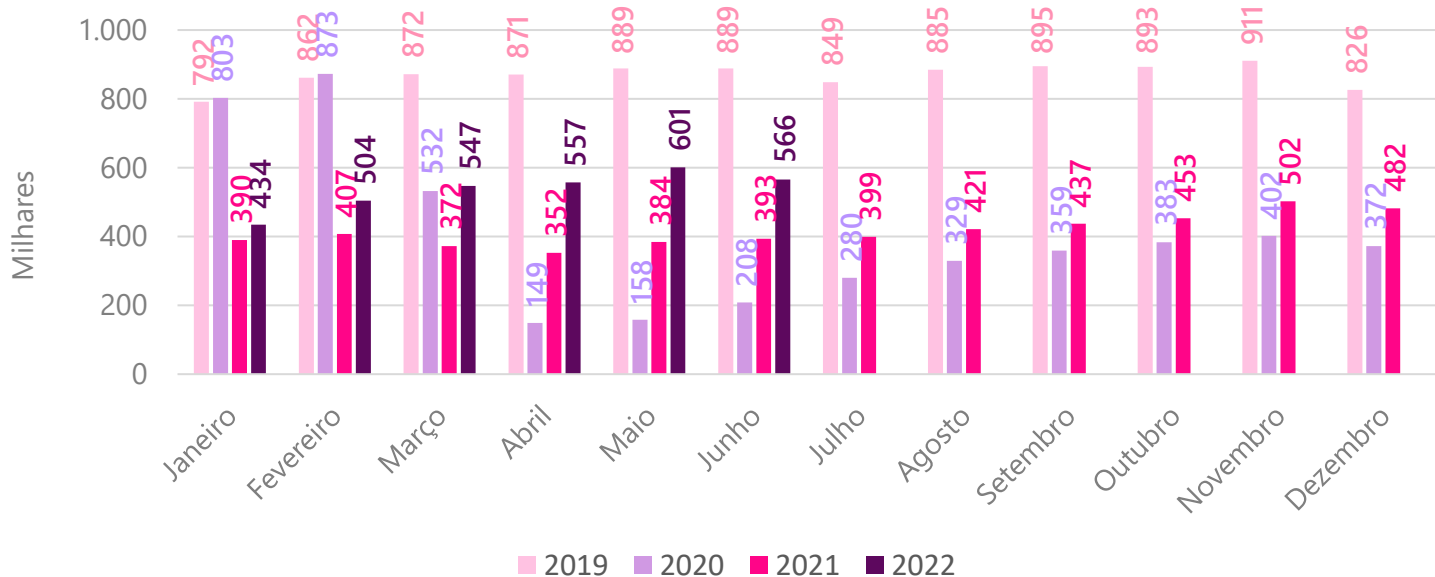
Mês	N. S. Paz-J. Oceânico	Pavuna-C. Nova	Uruguai-G. Osório
Jun-21	1.333.300	2.854.178	5.374.263
Jul-21	1.428.372	3.020.947	5.718.396
Ago-21	1.492.548	3.139.856	5.995.652
Set-21	1.528.274	3.124.327	6.026.842
Out-21	1.565.233	3.146.408	6.133.040
Nov-21	1.702.970	3.383.038	6.745.437
Dez-21	1.860.465	3.598.199	7.185.211
Jan-22	1.589.936	3.125.560	6.085.679
Fev-22	1.713.194	3.318.732	6.636.246
Mar-22	2.108.113	4.095.483	8.144.091
Abr-22	1.998.308	3.831.376	7.873.845
Mai-22	2.171.309	4.299.098	8.673.706
Jun-22	1.991.447	4.065.729	7.969.507

Elaboração: SETRANS / Fonte: MetrôRio

A **Figura 1.4** e **Tabela 1.4** correspondente mostram a evolução da demanda média nos dias úteis em cada mês de 2019 a 2022. A presença dos dados de 2019 visa permitir a comparação da demanda deste ano, tida como normal, já que não foi afetada pela pandemia, com a demanda dos mesmos meses dos anos seguintes, que foram afetadas pela pandemia.

Analisando o ano de 2022 em particularidade, verifica-se notável tendência de recuperação para cenário pré-pandemia.

Figura 1.4 - Demanda média no Metrô nos dias úteis de 2019 a 2022



Elaboração: Setrans / Fonte: MetrôRio

Tabela 1.4 – Demanda média no Metrô nos dias úteis de 2019 a 2022

Mês	2019	2020	2021	2022
janeiro	791.543	802.607	389.535	434.236
fevereiro	862.260	873.408	406.885	503.534
março	871.883	531.650	371.830	547.042
abril	870.272	149.189	352.317	556.906
maio	889.196	157.499	384.255	601.118
junho	889.266	207.957	393.160	566.018
julho	849.308	280.273	399.291	
agosto	884.569	329.287	421.109	
setembro	895.144	358.866	436.853	
outubro	892.871	383.283	452.633	
novembro	910.629	402.099	502.122	
dezembro	825.836	372.363	481.596	
Média Dias Úteis no ano	869.398	404.040	415.965	534.809

Elaboração: Setrans / Fonte: MetrôRio

2. Trens Urbanos

Foto: SETRANS

Os valores da demanda dos Trens Urbanos em 2021 evidenciam uma queda da demanda em relação ao ano anterior, conforme ilustram a **Figura** e a **Tabela 2.1**. Os valores de entradas no sistema ferroviário em 2022 totalizam um valor na mesma ordem de grandeza que o verificado há 20 anos atrás, em 2002.

Figura 2.1 - Total de entradas nos Trens Urbanos por ano desde 2002

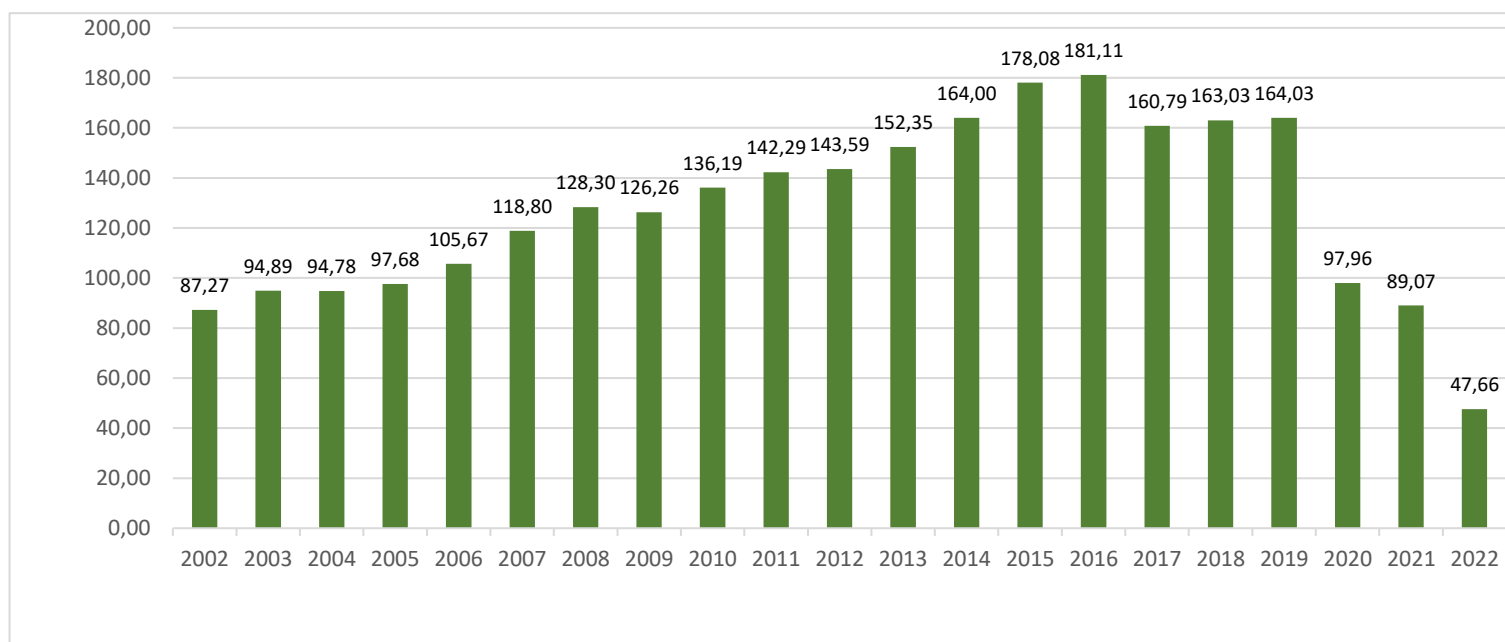


Tabela 2.1 - Total de entradas nos Trens Urbanos por ano desde 2002

Ano	Entradas no ano	Ano	Entradas no ano
2002	87.268.173	2012	143.594.522
2003	94.891.525	2013	152.354.006
2004	94.781.374	2014	164.001.690
2005	97.684.600	2015	178.078.845
2006	105.668.818	2016	181.111.289
2007	118.800.818	2017	160.751.943
2008	128.304.492	2018	163.027.585
2009	126.264.580	2019	164.020.076
2010	136.190.514	2020	98.029.750
2011	142.291.930	2021	89.070.529
		2022	47.655.801

*2022 acumulado até junho

Elaboração: SETRANS / Fonte: SuperVia

Os valores da demanda mensal nos treze meses desde dezembro de 2020, apresentados na **Figura e Tabela 2.2** mostram tendência de manutenção da variável na faixa dos 7 milhões, ultrapassando a faixa de 8 milhões apenas em dezembro de 2020 e, novamente, nos dois últimos meses de 2021.

Figura 2.2 - Volume mensal de entradas nos Trens Urbanos nos últimos 13 meses

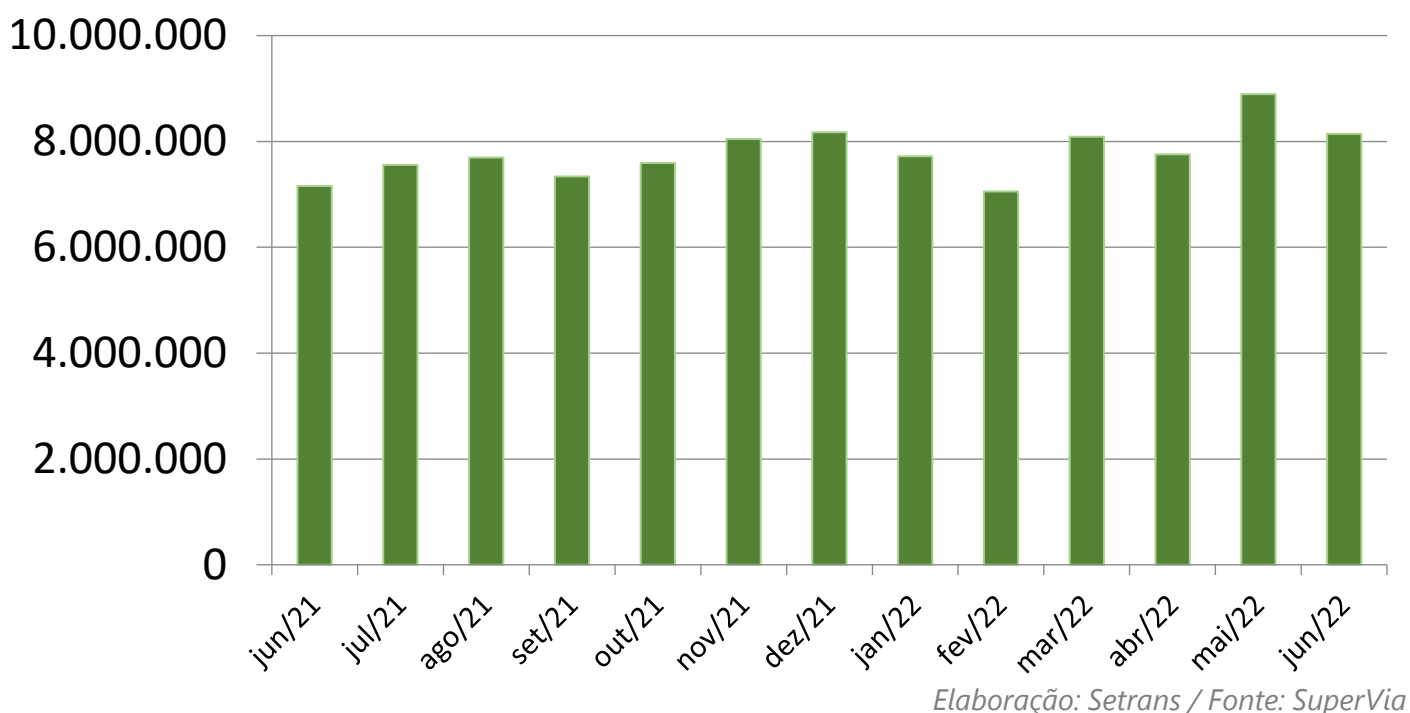
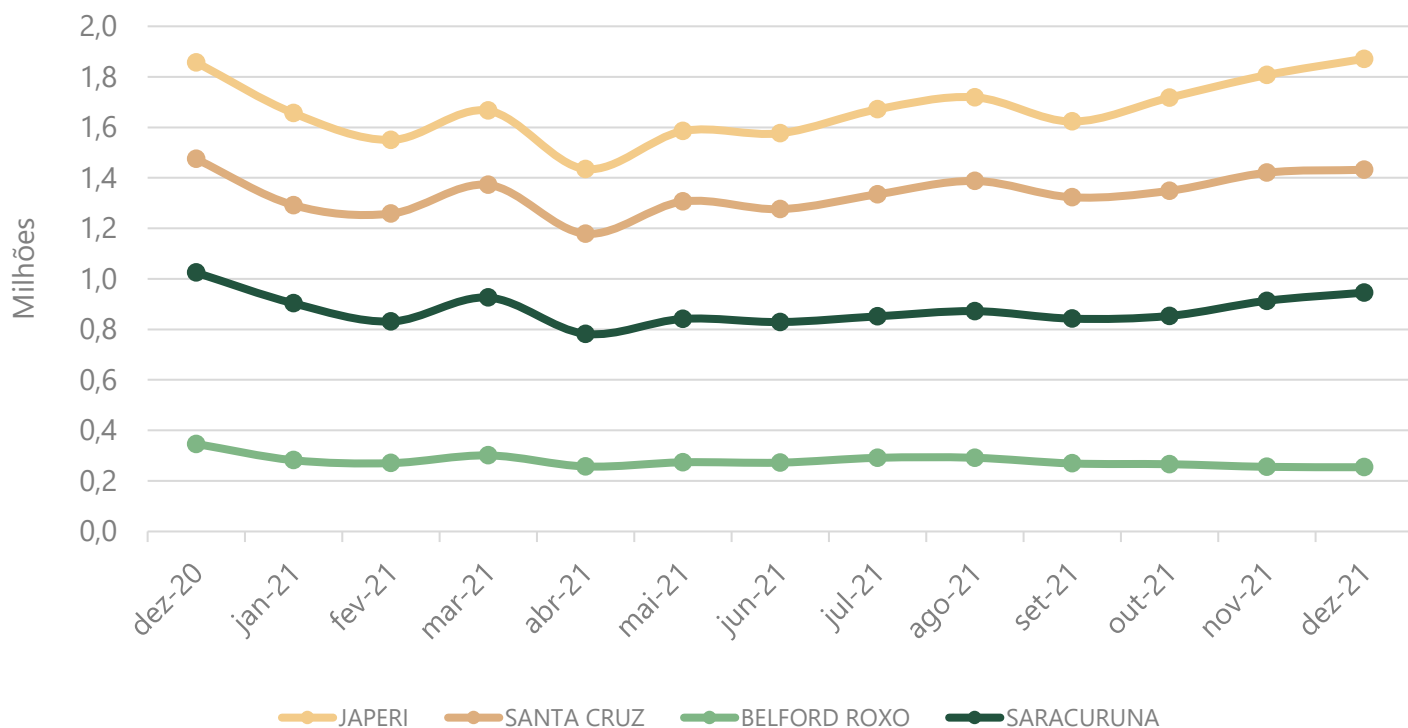


Tabela 2.2 - Volume mensal de entradas nos Trens Urbanos nos últimos 13 meses

Mês/Ano	Entradas
jun-21	7.159.396
jul-21	7.552.805
ago-21	7.696.233
set-21	7.339.551
out-21	7.594.062
nov-21	8.043.235
dez-21	8.172.393
jan-22	7.721.601
fev-22	7.052.821
mar-22	8.089.212
abr-22	7.755.506
mai-22	8.892.424
jun-22	8.144.237

Elaboração: SETRANS / Fonte: SuperVia

Figura 2.3 - Total de entradas mensais nos Trens Urbanos, nos últimos 13 meses, nos demais trechos eletrificados



Elaboração: Setrans / Fonte: SuperVia

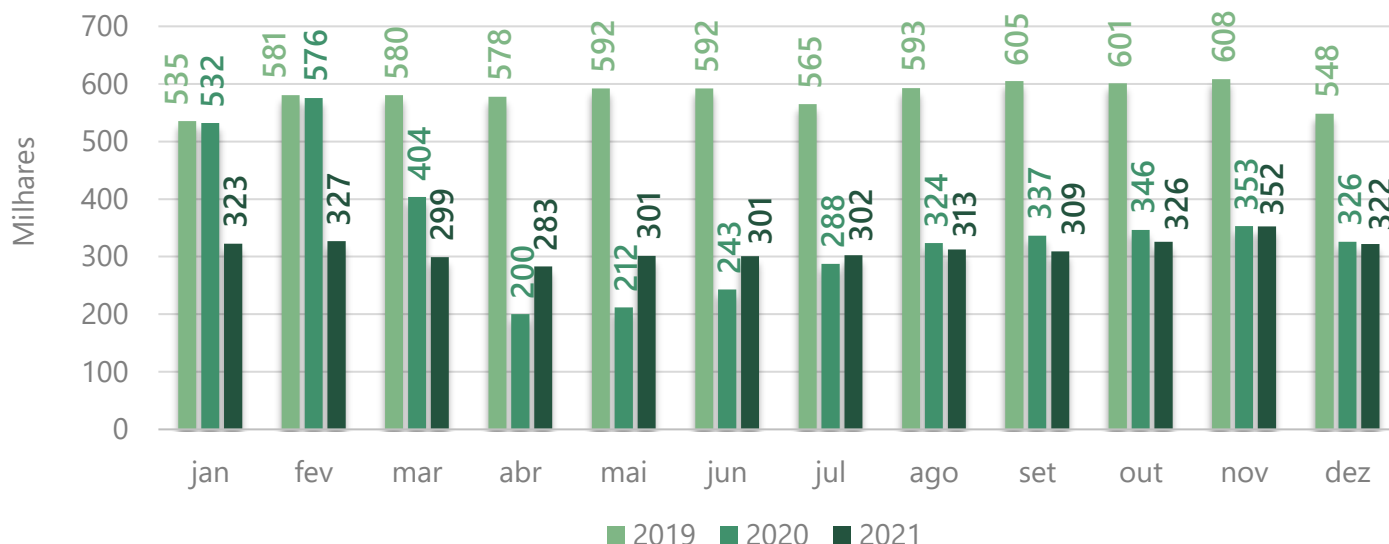
Tabela 2.3 - Total de entradas mensais nos Trens Urbanos, nos últimos 13 meses, nos demais trechos eletrificados

Mês/Ano	JAPERI	SANTA CRUZ	BELFORD ROXO	SARACURUNA
dez-20	1.857.505	1.475.073	346.059	1.024.841
jan-21	1.656.402	1.291.947	282.079	902.983
fev-21	1.550.203	1.258.010	270.478	830.797
mar-21	1.666.205	1.372.303	300.952	925.819
abr-21	1.435.184	1.178.464	257.539	782.185
mai-21	1.585.287	1.306.266	273.845	841.152
jun-21	1.576.661	1.275.788	272.531	828.663
jul-21	1.671.346	1.334.919	291.401	851.261
ago-21	1.719.058	1.388.041	291.533	872.012
set-21	1.623.087	1.322.998	269.231	842.080
out-21	1.717.662	1.348.694	266.291	852.999
nov-21	1.806.948	1.420.489	255.982	913.014
dez-21	1.871.440	1.432.148	254.508	945.452

Elaboração: Setrans / Fonte: SuperVia

A **Figura e Tabela 2.7** mostram uma ligeira recuperação da demanda nos dias úteis iniciada em maio, quando foi retomado o patamar de mais de 300 mil passageiros por dia útil. A tendência de crescimento não se manteve, no entanto, estabilizando-se na faixa pouco acima das 320 mil viagens, à exceção do mês novembro no qual foi registrado um pico de um pico de 352 mil passageiros. O panorama desta variável no 2º semestre de 2021 não difere muito do observado em igual período de 2020.

Figura 2.4 - Média nos dias úteis por mês nos Trens Urbanos nos anos 2019, 2020 e 2021



Elaboração: Setrans / Fonte: SuperVia

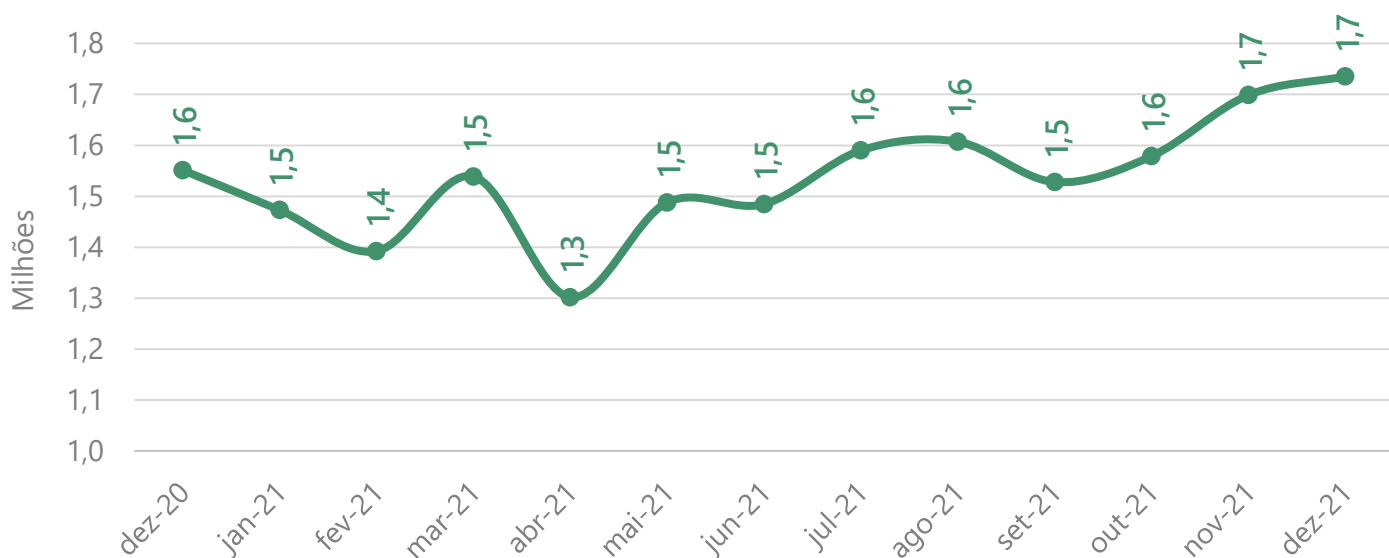
Tabela 2.4 - Média nos dias úteis por mês nos Trens Urbanos nos anos 2019, 2020 e 2021

Mês	2019	2020	2021
jan	535.290	531.832	322.504
fev	580.561	575.523	327.109
mar	580.231	403.717	299.221
abr	577.506	200.324	283.180
mai	591.954	212.020	301.490
jun	592.181	242.891	300.812
jul	564.830	287.580	302.383
ago	592.931	323.684	312.659
set	604.675	336.604	309.279
out	600.831	346.309	325.721
nov	608.462	352.794	352.341
dez	547.996	325.609	321.773

Elaboração: Setrans / Fonte: SuperVia

As **Figuras e Tabelas 2.10 e 2.11** mostram as evoluções da demanda total das cinco estações mais importantes da rede no período de treze meses terminado em dezembro de 2021. O comportamento dessas curvas é parecido com as das evoluções das demandas nos diversos ramais, não apresentando uma tendência clara no período analisado.

Figura 2.5 - Total de entradas nos Trens Urbanos, nos últimos 13 meses, na estação Central do Brasil



Elaboração: Setrans / Fonte: SuperVia

Tabela 2.5 - Total de entradas nos Trens Urbanos, nos últimos 13 meses, na estação Central do Brasil

Mês/Ano	Entradas
dez-20	1.551.546
jan-21	1.473.335
fev-21	1.392.390
mar-21	1.539.047
abr-21	1.301.905
mai-21	1.487.882
jun-21	1.484.823
jul-21	1.590.267
ago-21	1.607.406
set-21	1.528.173
out-21	1.578.937
nov-21	1.698.913
dez-21	1.735.422

Elaboração: SETRANS / Fonte: SuperVia

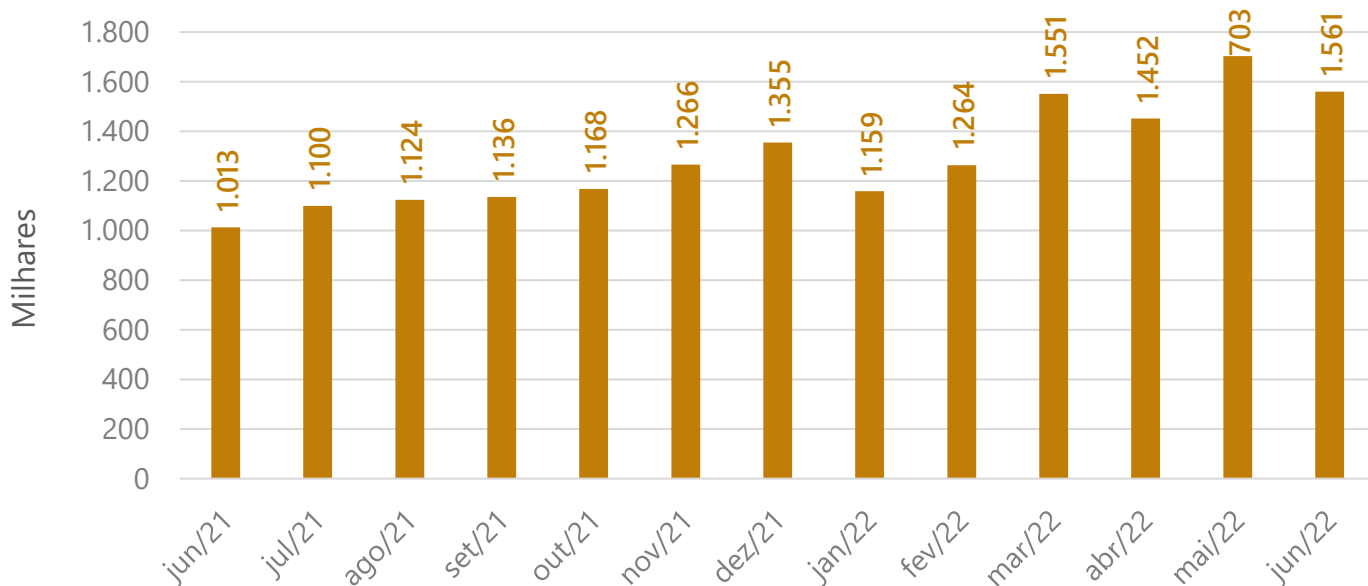
3. VLT



Foto: Alex Ferro / VLT Carioca

O gráfico abaixo (**Figura 3.1**) mostra a demanda mensal do VLT nos últimos 13 meses. A tendência de crescimento, já observada em outros boletins, se mantém neste trimestre.

Figura 3.1 – Demanda mensal do VLT



Elaboração: SETRANS / Fonte: VLT Carioca

A **Tabela 3.1** detalha a demanda mensal do VLT nos últimos 13 meses por cada uma das três linhas em operação.

Tabela 3.1 - Demanda mensal do VLT nos últimos 13 meses por linha

Mês	Linha 1 - Azul	Linha 2 - Verde	Linha 3 - Amarelo	Total
Jun-21	304.825	350.951	356.950	1.012.726
Jul-21	339.262	369.197	390.874	1.099.333
Ago-21	352.764	374.608	397.152	1.124.524
Set-21	357.886	380.091	398.170	1.136.147
Out-21	380.062	380.190	408.016	1.168.268
Nov-21	420.819	410.905	434.428	1.266.152
Dez-21	458.751	444.686	451.417	1.354.854
Jan-22	374.949	374.033	409.852	1.158.834
Fev-22	430.550	413.947	419.332	1.263.829
Mar-22	542.141	493.265	515.632	1.551.038
Abr-22	515.016	465.927	471.363	1.452.306
Mai-22	605.672	538.412	558.498	1.702.582
Jun-22	540.546	502.339	518.423	1.561.308
Total	5.623.243	5.498.551	5.730.107	16.851.901

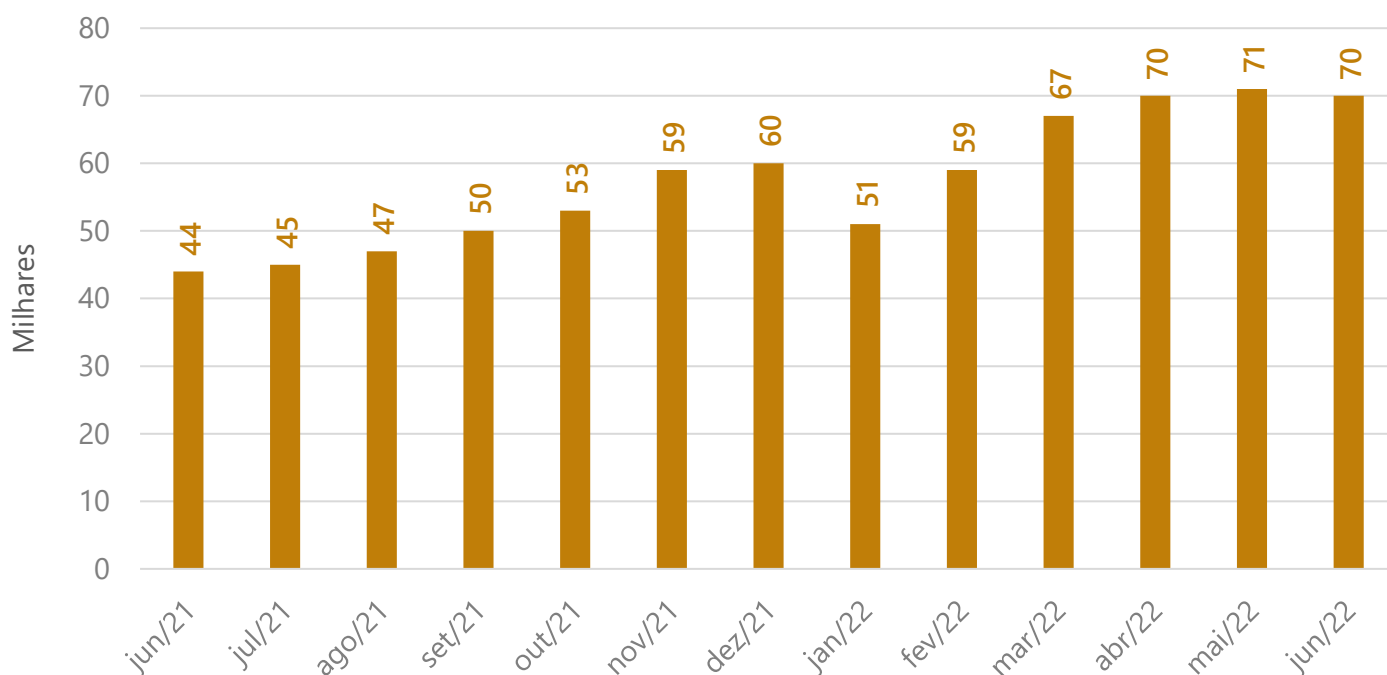
Elaboração: SETRANS / Fonte: VLT Carioca

Linha 1 - Santos Dumont - Praia Formosa
 Linha 2 - Praça XV - Praia Formosa
 Linha 3 - Santos Dumont - Central



A evolução do valor da demanda média nos dias úteis no VLT nos últimos 13 meses, cuja evolução é apresentada na **Figura 3.2**, confirma a tendência de crescimento identificada na **Figura 3.1**.

Figura 3.2 – Evolução da demanda média nos dias úteis



Elaboração: SETRANS / Fonte: VLT Carioca

Observando a **Tabela 3.2**, é notável o crescimento de Junho de 2021 para o mesmo mês deste ano, em relação a demanda média do VLT nos dias úteis, se estabilizando em comparação ao ano anterior e criando uma tendência de crescimento.

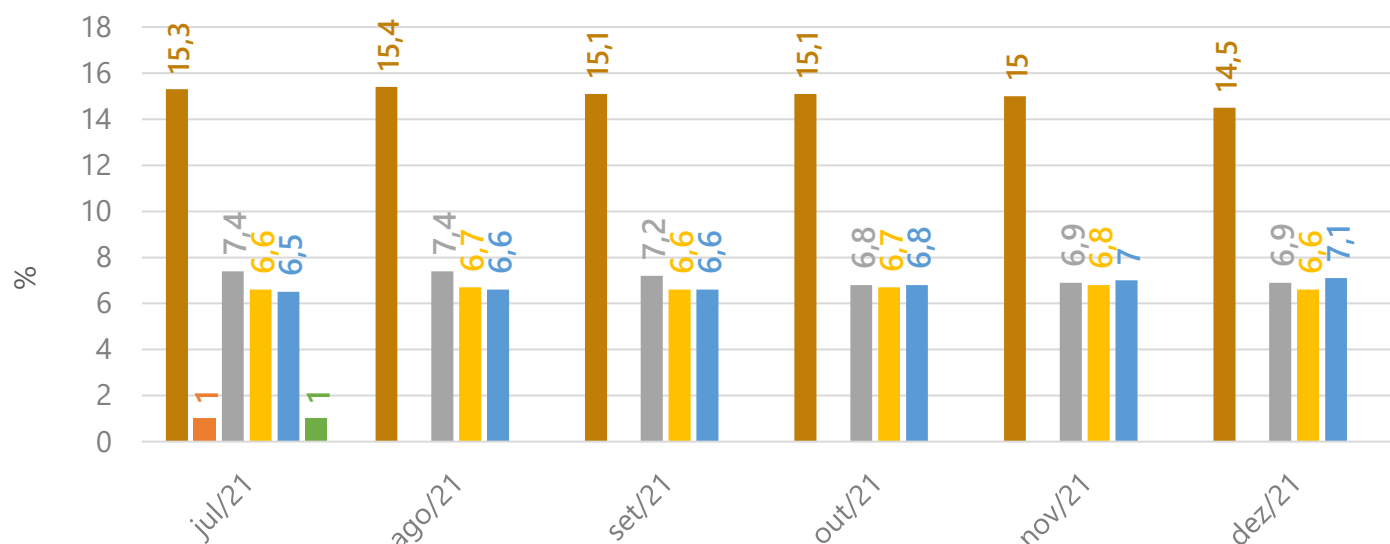
Tabela 3.2 – Evolução da demanda média nos dias úteis

Mês	Demanda (milhares)
Jun-21	44
Jul-21	45
Ago-21	47
Set-21	50
Out-21	53
Nov-21	59
Dez-21	60
Jan-22	51
Fev-22	59
Mar-22	67
Abr-22	70
Mai-22	71
Jun-22	70

Elaboração: SETRANS / Fonte: VLT Carioca

A **Figura 3.3** apresenta a relação das 5 paradas da rede do VLT com maior movimento acumulado até o final de 2021, e suas participações percentuais na movimentação total da rede em cada mês do 2º semestre do ano passado. Registaram-se variações muito pequenas na hierarquia das estações em termos de demanda ao longo do ano, com as 5 indicadas se mantendo como mais importantes durante todo o período avaliado. A parada Cristiano Ottoni, próxima da estação Central do Brasil dos trens urbanos, se mantém como a de maior importância no que diz respeito ao volume de entradas.

Figura 3.3 – Participação das 5 paradas mais movimentadas na demanda total



Elaboração: SETRANS / Fonte: VLT Carioca

A **Tabela 3.3** apresenta a relação das 5 paradas da rede do VLT com maior movimento acumulado até o final de 2021, e suas participações percentuais na movimentação total da rede em cada mês do 2º semestre do ano passado. Registaram-se variações muito pequenas na hierarquia das estações em termos de demanda ao longo do ano, com as 5 indicadas se mantendo como mais importantes durante todo o período avaliado. A parada Cristiano Ottoni, próxima da estação Central do Brasil dos trens urbanos, se mantém como a de maior importância no que diz respeito ao volume de entradas.

Tabela 3.3 – Participação das 5 paradas mais movimentadas na demanda total (%)

Parada	Jul/21	ago/21	set/21	out/21	nov/21	dez/21
Cristiano Ottoni	15,3	15,4	15,1	15,1	15,0	14,5
Candelária	7,7	7,6	7,5	7,6	7,5	7,5
Colombo	7,4	7,4	7,2	6,8	6,9	6,9
Carioca	6,6	6,7	6,6	6,7	6,8	6,6
Cinelândia	6,5	6,6	6,6	6,8	7,0	7,1

Elaboração: SETRANS / Fonte: VLT Carioca

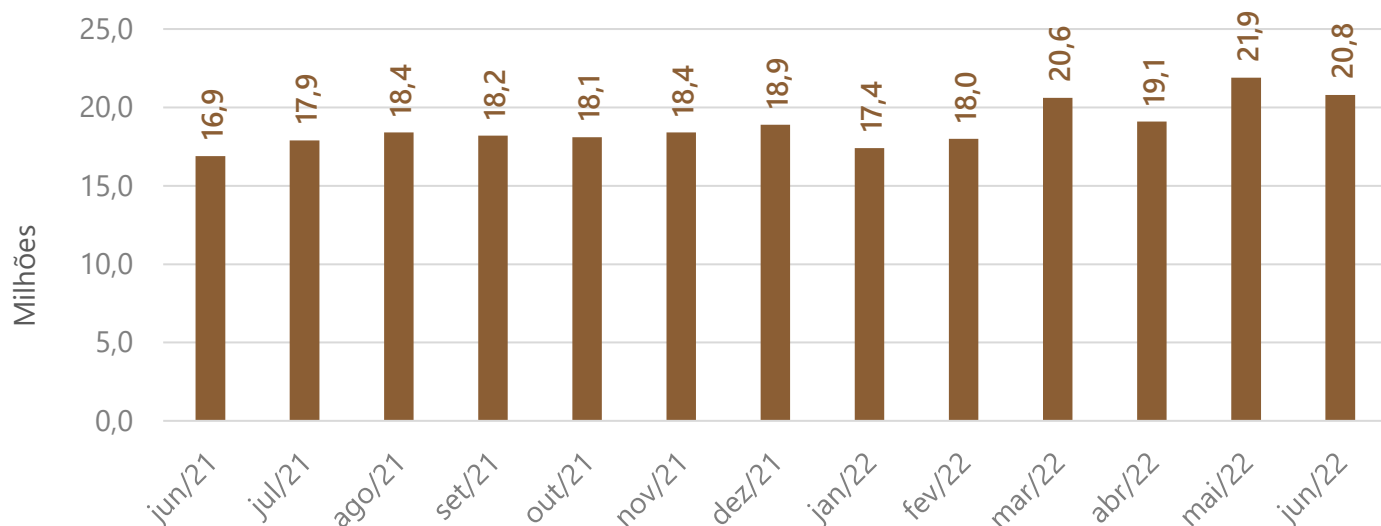


4. Ônibus e vans intermunicipais

Foto: André Paiva / SETRANS

Na **Figura 4.1** pode-se verificar a evolução da demanda mensal dos ônibus intermunicipais. Após um período sem grandes variações na demanda mensal, podemos ver que, em Maio e Junho de 2022, tivemos considerável aumento da demanda. A se destacar os valores de demanda no mês de maio. Acredita-se que se deva à conjugação do fato de ter sido um mês sem feriados e tradicionalmente de demandas superiores a abril e março. A sazonalidade da demanda ao longo do ano, já mostra maio como um mês favorável à operação de transporte público no que tange à demanda.

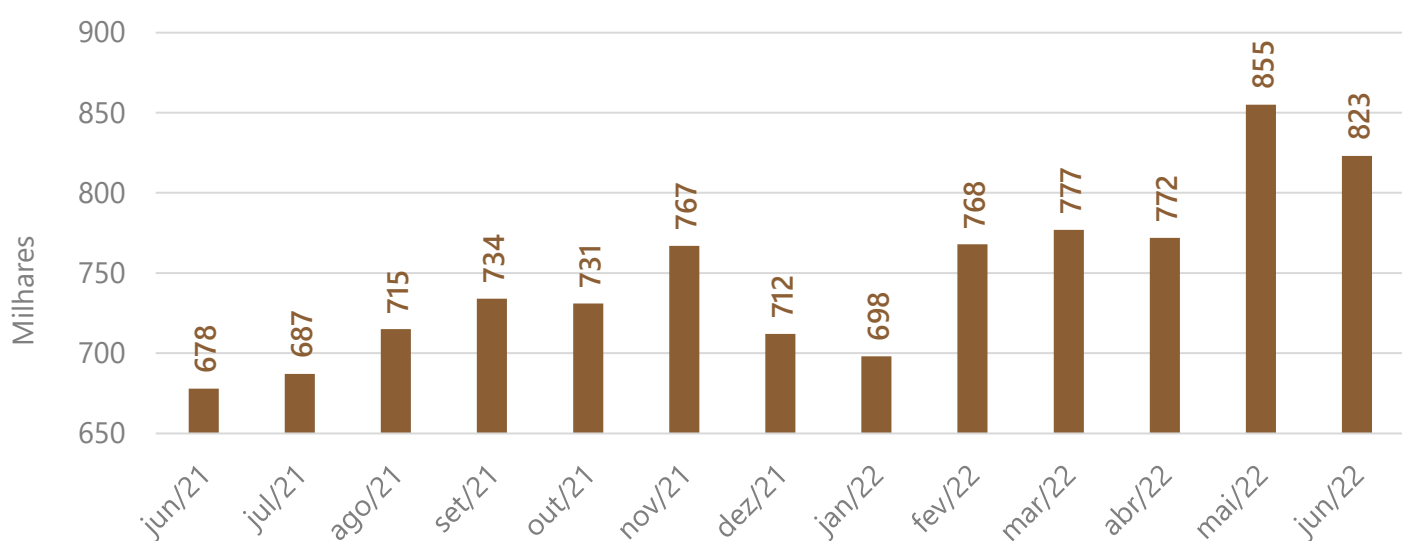
Figura 4.1 – Evolução da demanda mensal dos ônibus intermunicipais



Elaboração: SETRANS / Fonte: FETRANSPO

A **Figura 4.2** confirma a continuação do aumento da demanda com o crescimento da demanda nos dias úteis nos ônibus intermunicipais. Também nos dias úteis, e como seria de se esperar, a demanda do mês de maio de 2022. Nesse mês a participação da demanda dos dias úteis foi ainda maior, uma vez que não houve feriados.

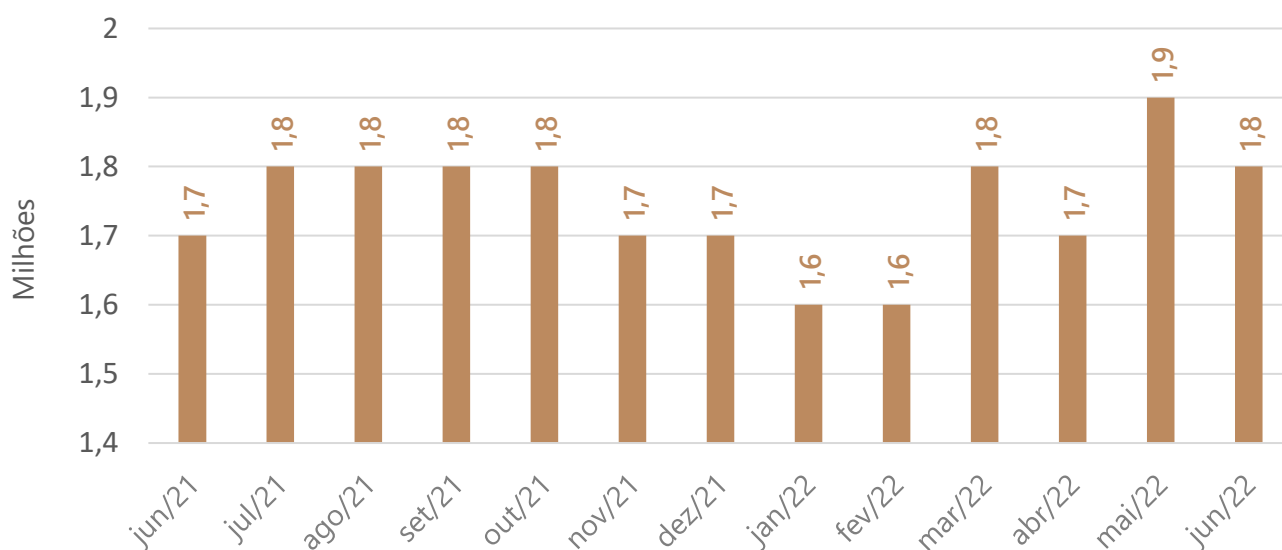
Figura 4.2 – Demanda média nos dias úteis nos ônibus intermunicipais



Elaboração: SETRANS / Fonte: FETRANSPO

Como pode se verificar na **Figura 4.3** a demanda mensal das vans intermunicipais verificou um pico de baixa nos 2 primeiros meses do ano, tendo a tendência revertida em Março e se estabilizando numa curva de crescimento.

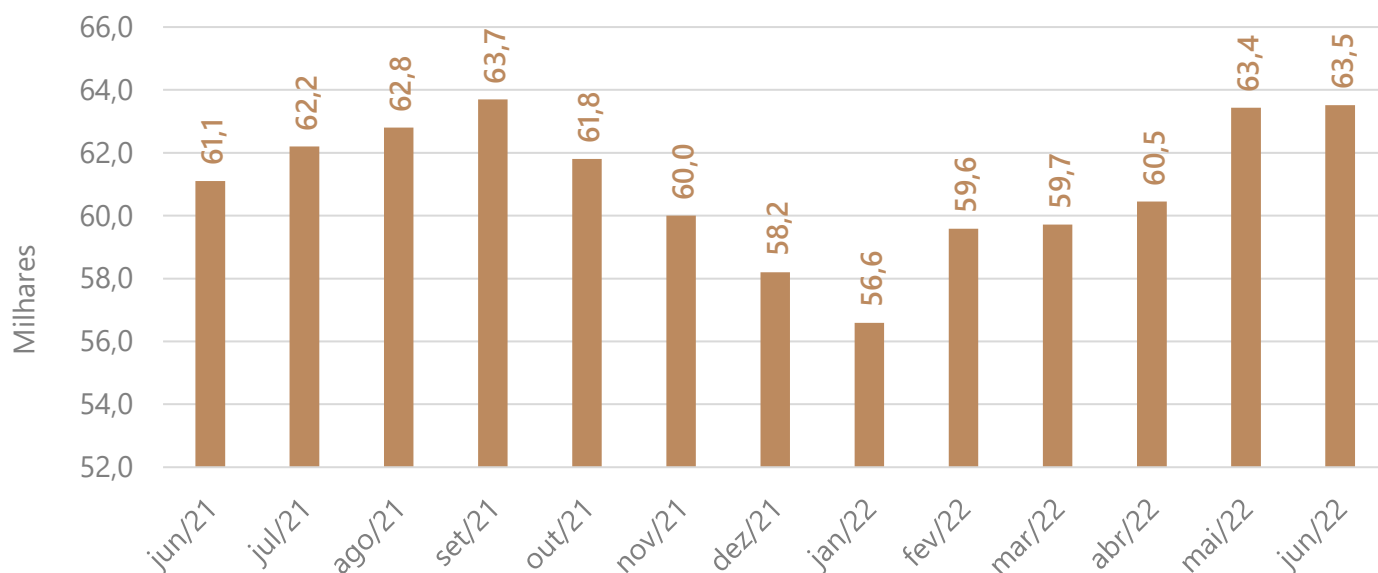
Figura 4.3 – Evolução da demanda mensal das vans intermunicipais



Elaboração: SETRANS / Fonte: FETRANSPOR

A **Figura 4.4** evidencia uma queda da demanda nos dias úteis no último trimestre do ano, mas com valores ainda superiores aos registrados no início do ano. Essa queda pode ser explicada, como para outros modos, pelo arrefecimento da atividade econômica no período, com a consequente redução das viagens com motivo trabalho. Chama a atenção a demanda do mês de janeiro de 2022 para as vans, com expressiva queda, contudo coerente com a demanda dos ônibus intermunicipais no mesmo mês.

Figura 4.4 – Demanda média nos dias úteis nas vans intermunicipais



Elaboração: SETRANS / Fonte: FETRANSPOR

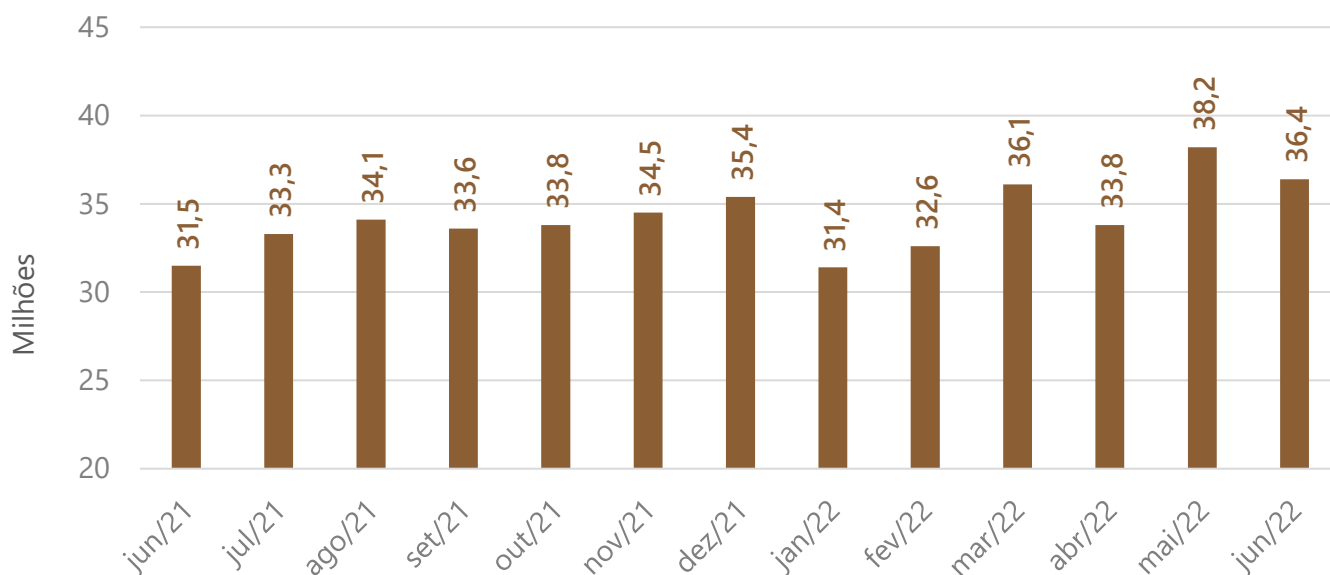


5. Ônibus e vans da Cidade do Rio de Janeiro

Foto: André Paiva / SETRANS

A **Figura 5.1** mostra uma tendência de estabilização nos valores da demanda dos ônibus municipais da cidade do Rio de Janeiro. Maio de 2022 apresentou o maior valor de demandas do ano até o fechamento deste boletim. A curva da demanda ao longo do ano tem mostrado coerência com os demais anos. O ano começa com demanda tímida e ela começa a crescer a partir de março. O que está acontecendo, após a pandemia é que os patamares de demanda estão mais baixos.

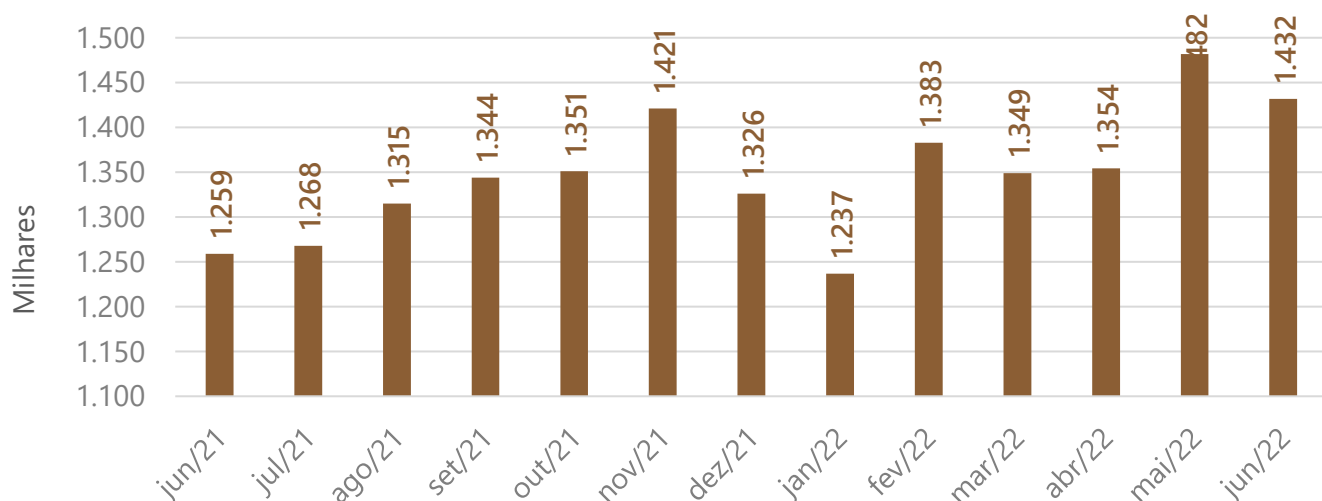
Figura 5.1 - Demanda mensal dos ônibus municipais do Rio de Janeiro



Elaboração: SETRANS / Fonte: FETRANSPOR

A **Figura 5.2**, referente aos dias úteis, confirma a tendência de crescimento no período apesar do valor de dezembro ser um pouco menor que os dos três meses anteriores. Se comparada com a curva da demanda mensal (**Figura 5.1**), verifica-se que a demanda nos dias úteis, em termos relativos, perdeu relevância.

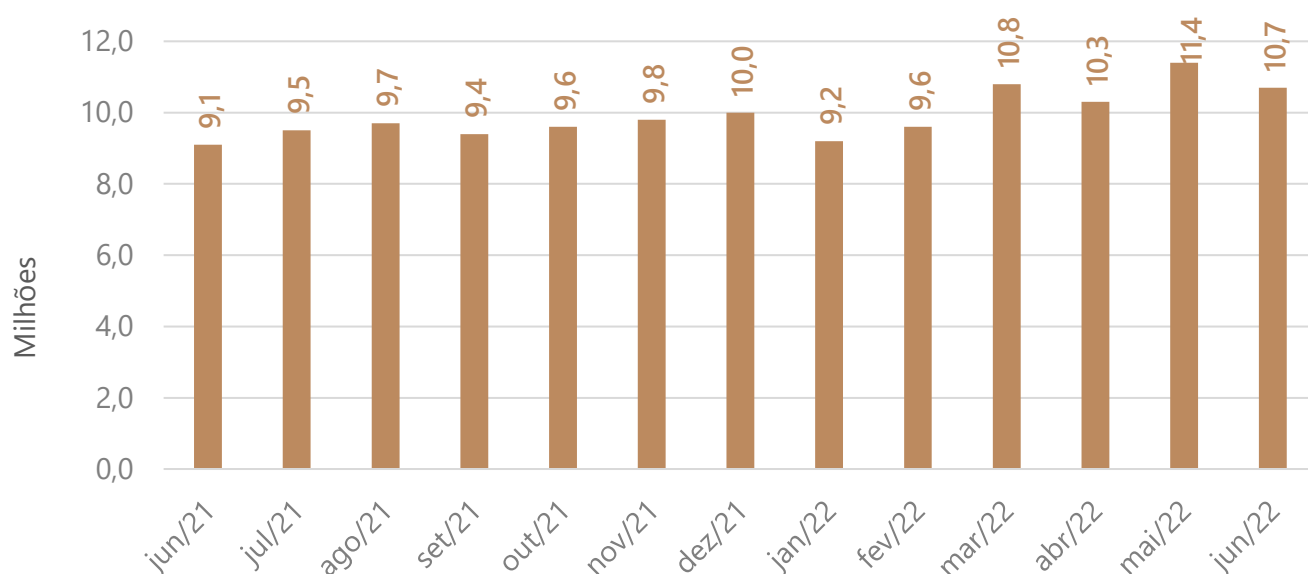
Figura 5.2 - Demanda média dos ônibus municipais do Rio de Janeiro nos dias úteis



Elaboração: SETRANS / Fonte: FETRANSPOR

As vans municipais da cidade do Rio de Janeiro apresentaram um crescimento praticamente constante da sua demanda durante o período de transição de 2021 para 2022, conforme se pode ver na **Figura 5.3**.

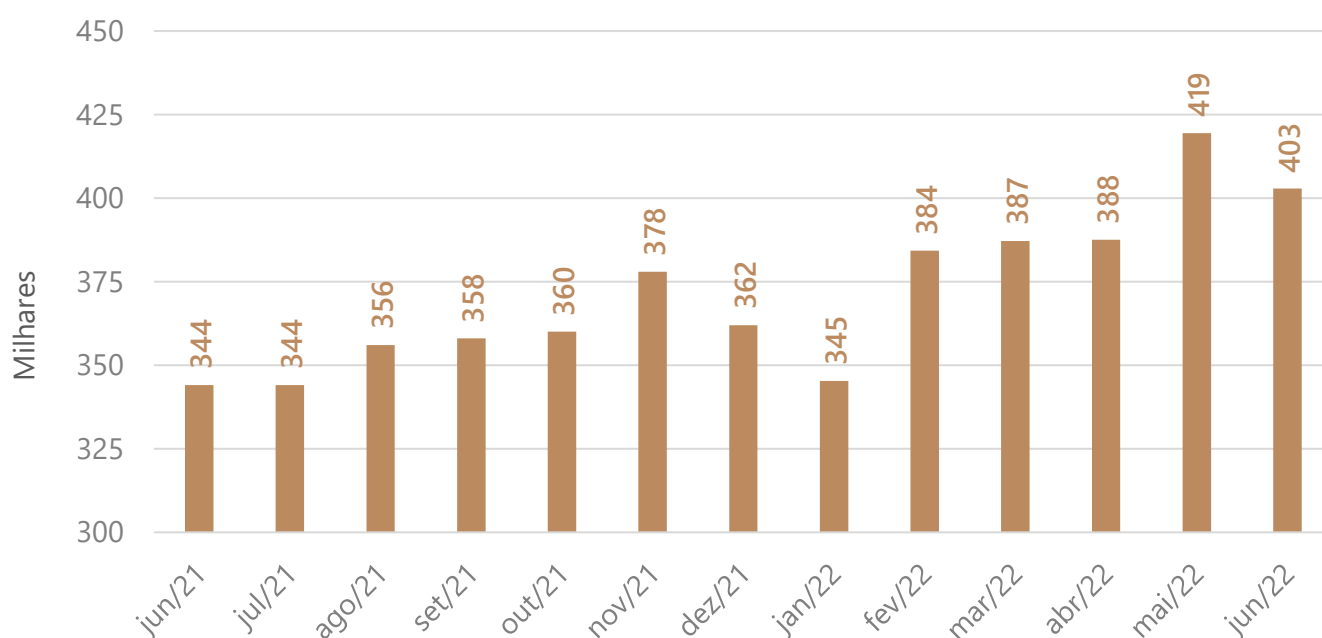
Figura 5.3 – Demanda mensal das vans da cidade do Rio de Janeiro



Elaboração: SETRANS / Fonte: FETRANSPOR

Na **Figura 5.4** a qual apresenta a evolução da demanda média nos dias úteis, ainda que o valor para o mês de dezembro tenha se mostrado um pouco menor que o do mês anterior, realizando uma queda de valor que tendeu a crescer posteriormente.

Figura 5.4 – Demanda média das vans municipais do Rio de Janeiro nos dias úteis



Elaboração: SETRANS / Fonte: FETRANSPOR

6. Ônibus dos demais municípios da RMRJ

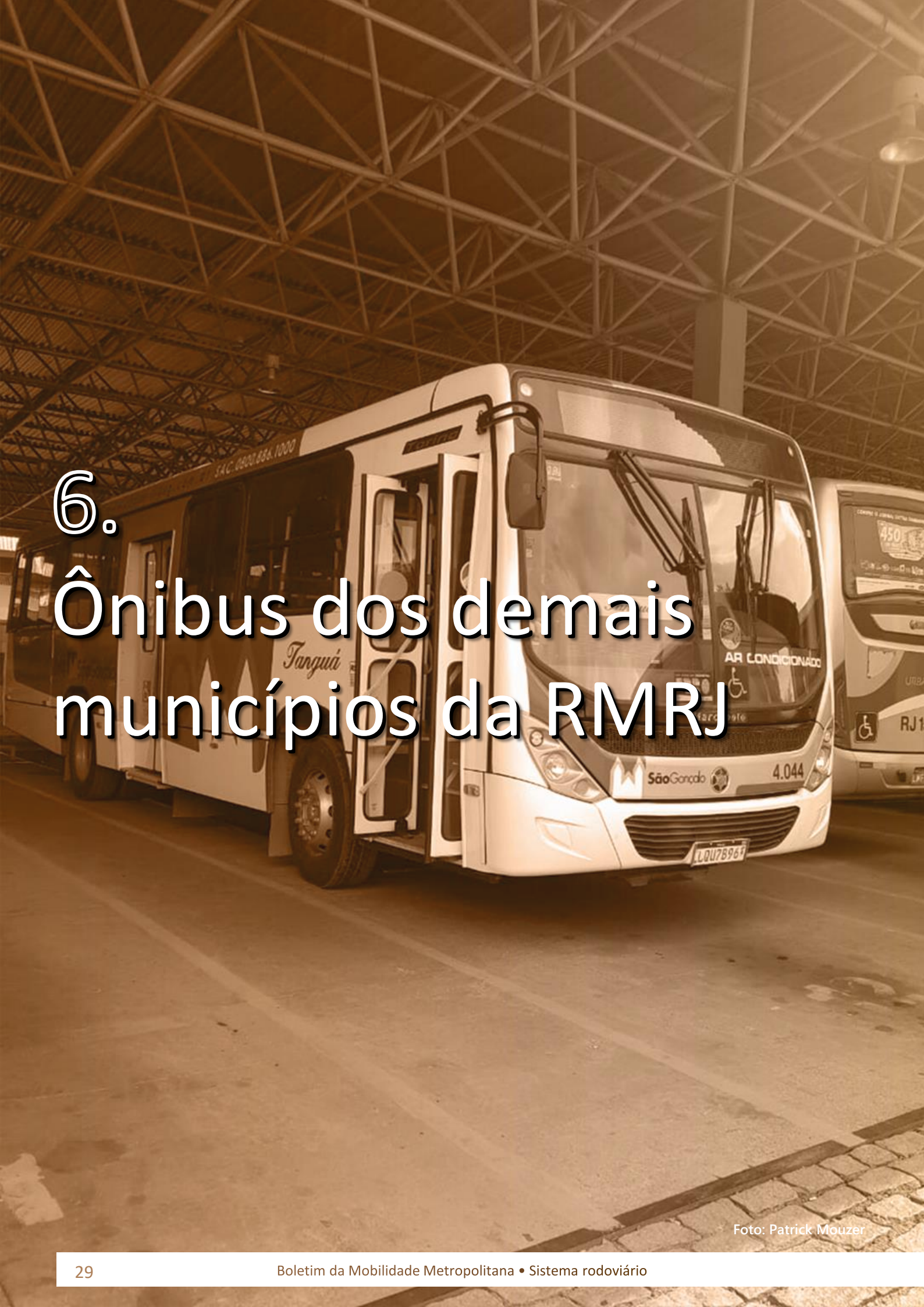
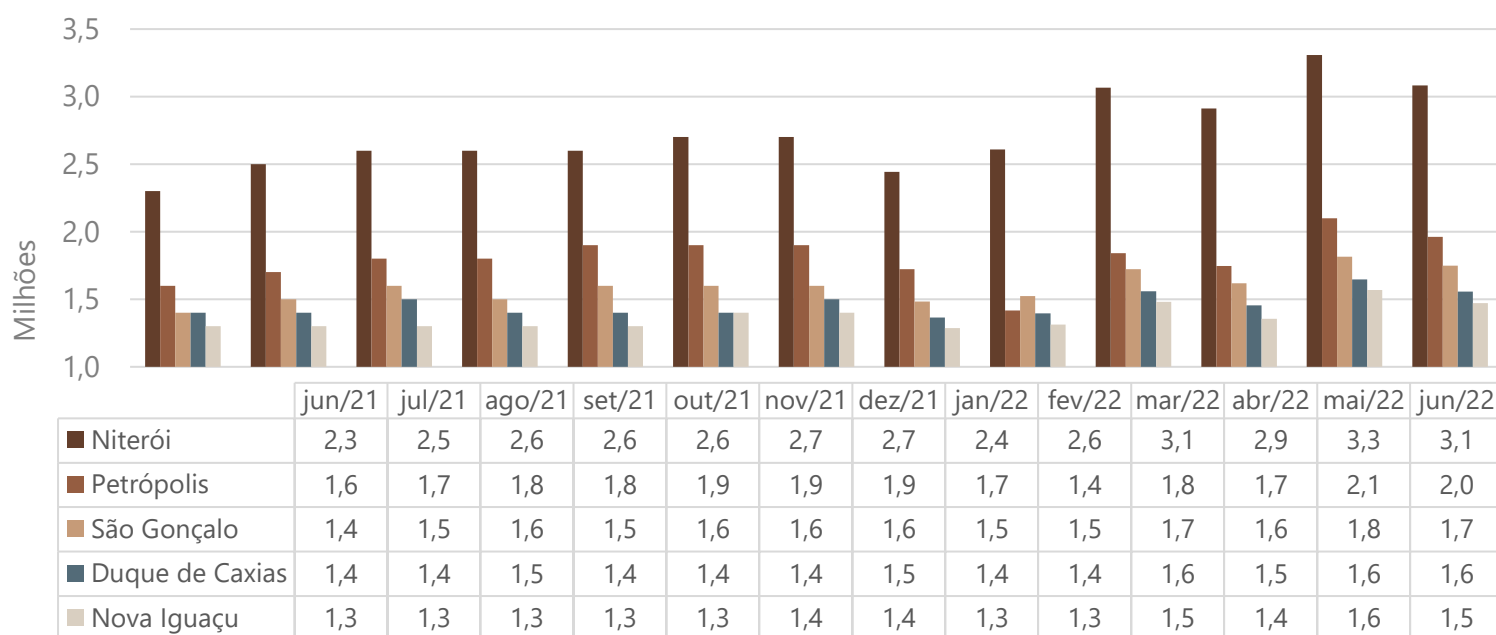


Foto: Patrick Mouzer

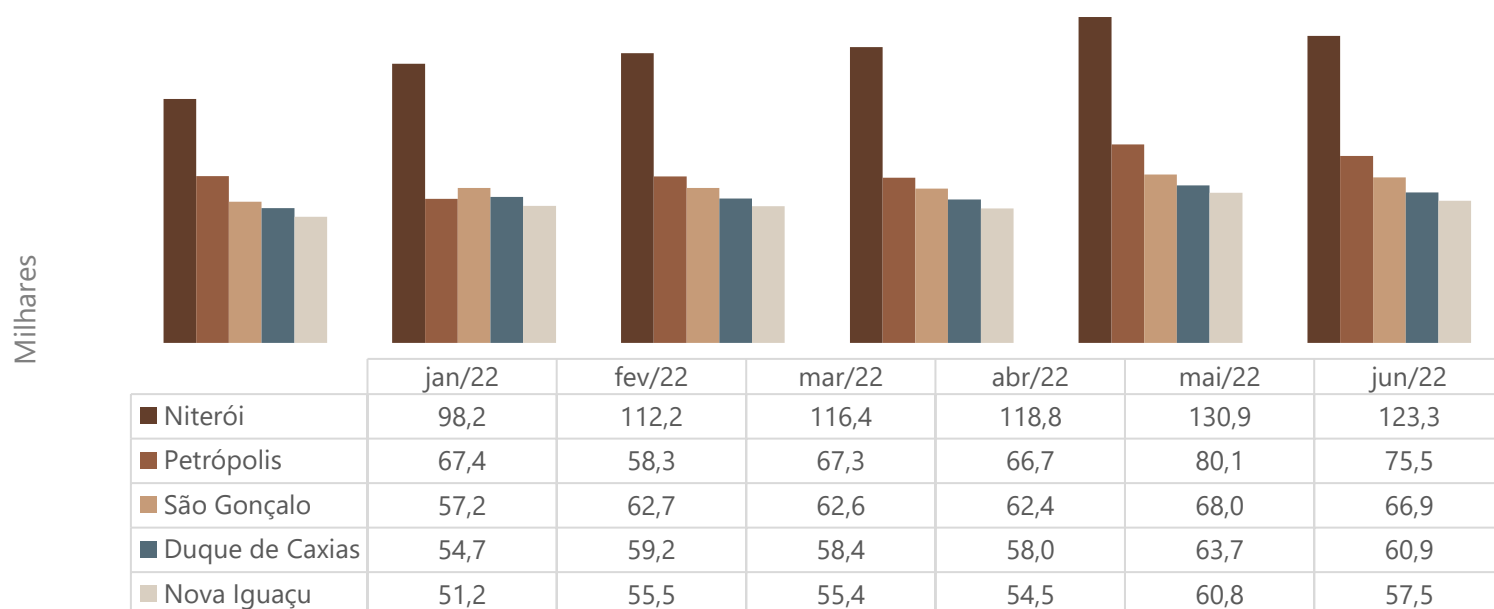
A demanda dos sistemas de ônibus dos principais municípios do Estado do Rio de Janeiro, excluindo a capital (Grupo 1), mostrou um aumento discreto, porém contínuo, durante 2021, como se pode constatar nas **Figuras 6.1 e 6.2**.

Figura 6.1 – Demanda mensal dos ônibus dos municípios do Grupo 1



Elaboração: SETRANS / Fonte: FETRANSPOR

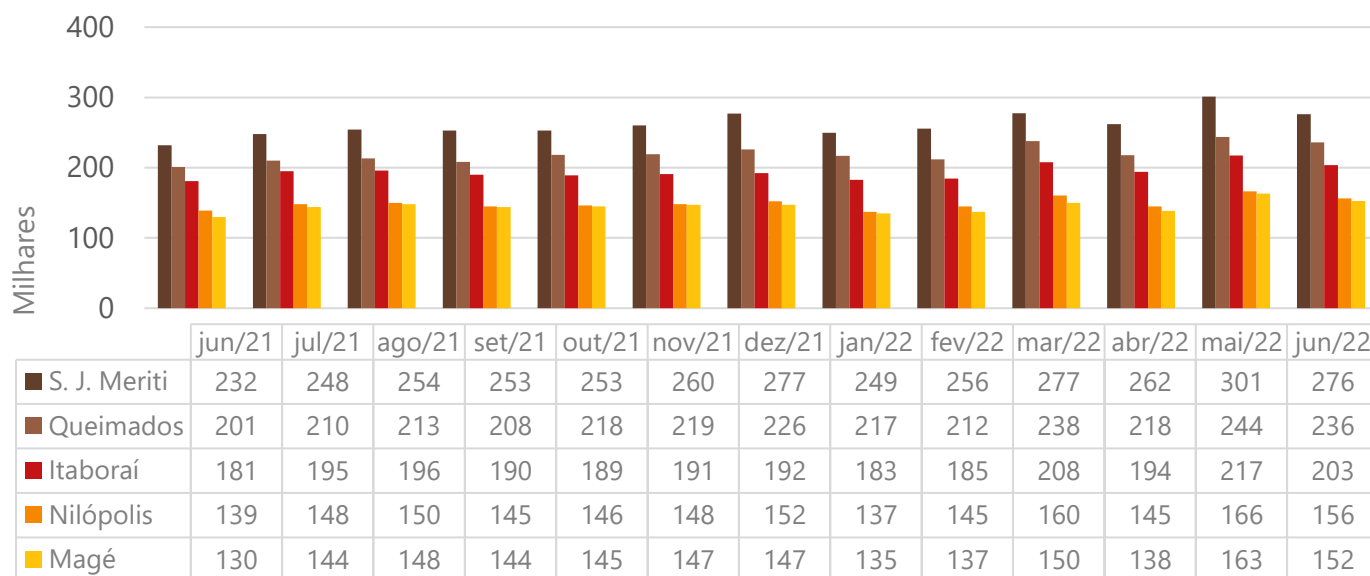
Figura 6.2 – Demanda média nos dias úteis dos ônibus dos municípios do Grupo 1 no ano de 2022



Elaboração: SETRANS / Fonte: FETRANSPOR

Os dados referentes aos ônibus dos municípios do Grupo 2, apresentados na **Figura 6.3**, descrevem um panorama parecido para 2021, como o apresentado pelos dados dos municípios do Grupo 1. Deve ser ressaltada, entretanto, a queda generalizada da demanda no mês de setembro, fato não registrado nos municípios do Grupo 1. É patente também que o mês de maio apresenta a demanda mais alta entre todos os meses de análise. A princípio esse fato se deve à ausência de feriados nesse mês.

Figura 6.3 – Demanda mensal dos ônibus dos municípios do Grupo 2

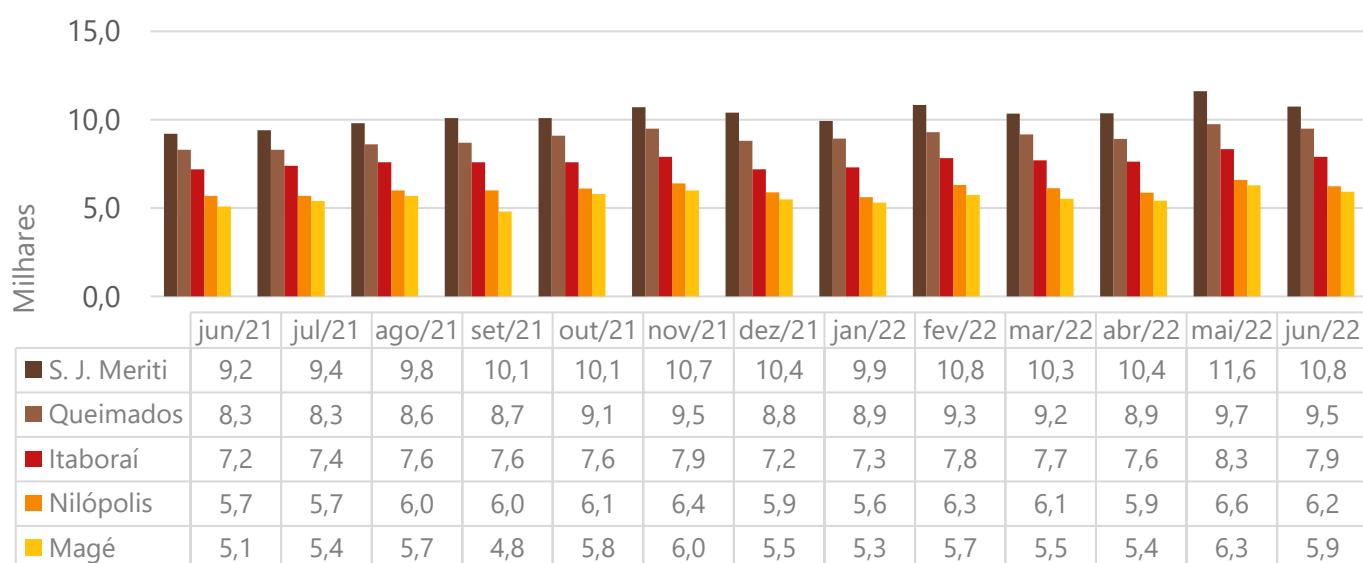


Elaboração: SETRANS / Fonte: FETRANSPOR

A **Figura 6.4** ilustra a situação da demanda nos dias úteis nos ônibus dos municípios do Grupo 2. A evolução desta variável confirma o discreto crescimento da demanda nos dias úteis detectado para a demanda global para o período analisado. Isolada a variável relativa aos feriados, percebe-se que realmente a demanda subiu nesse mês.

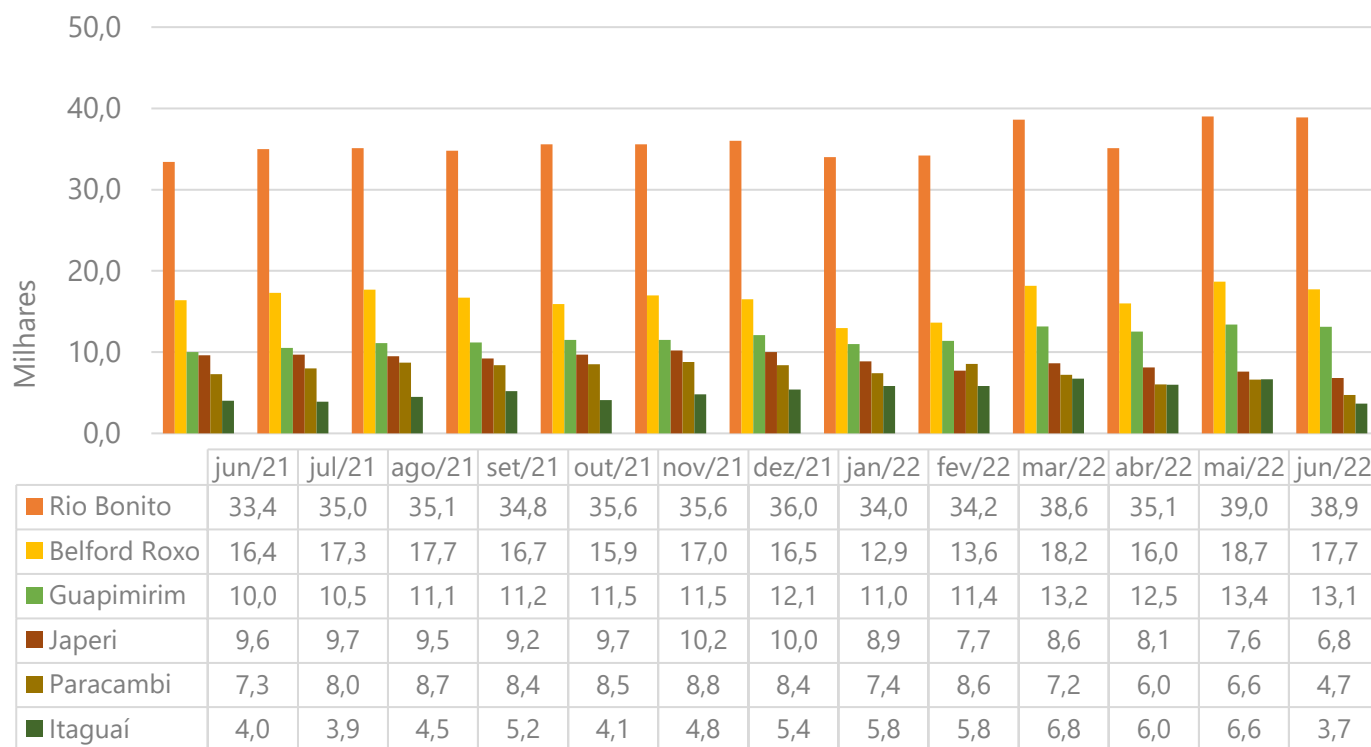
A mesma característica se observa nos municípios componentes do Grupo 3, cuja evolução da demanda é apresentada na **Figura 6.5**.

Figura 6.4 – Demanda média nos dias úteis dos ônibus dos municípios do Grupo 2



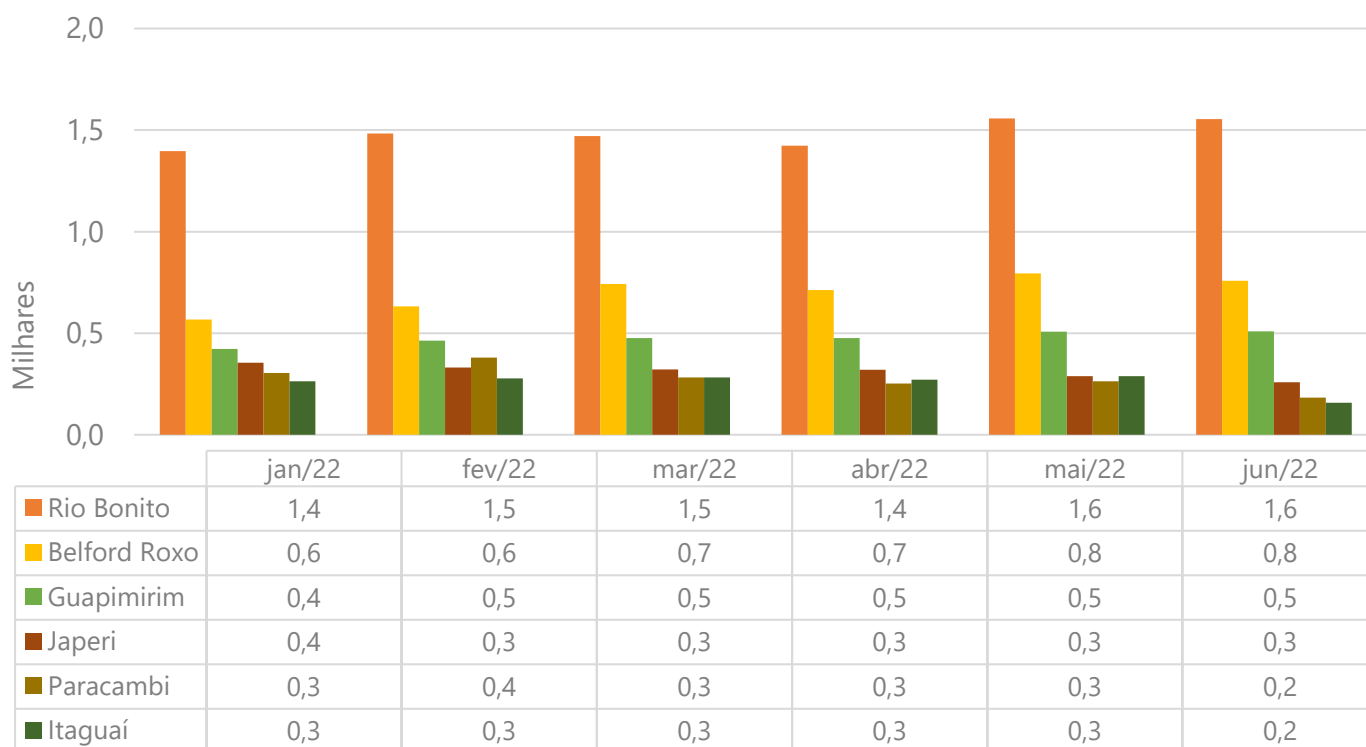
Elaboração: SETRANS / Fonte: FETRANSPOR

Figura 6.5 – Demanda mensal dos ônibus dos municípios do Grupo 3



Elaboração: SETRANS / Fonte: FETRANSPOR

Figura 6.6 – Demanda média nos dias úteis dos ônibus dos municípios do Grupo 3 no ano de 2022



Elaboração: SETRANS / Fonte: FETRANSPOR

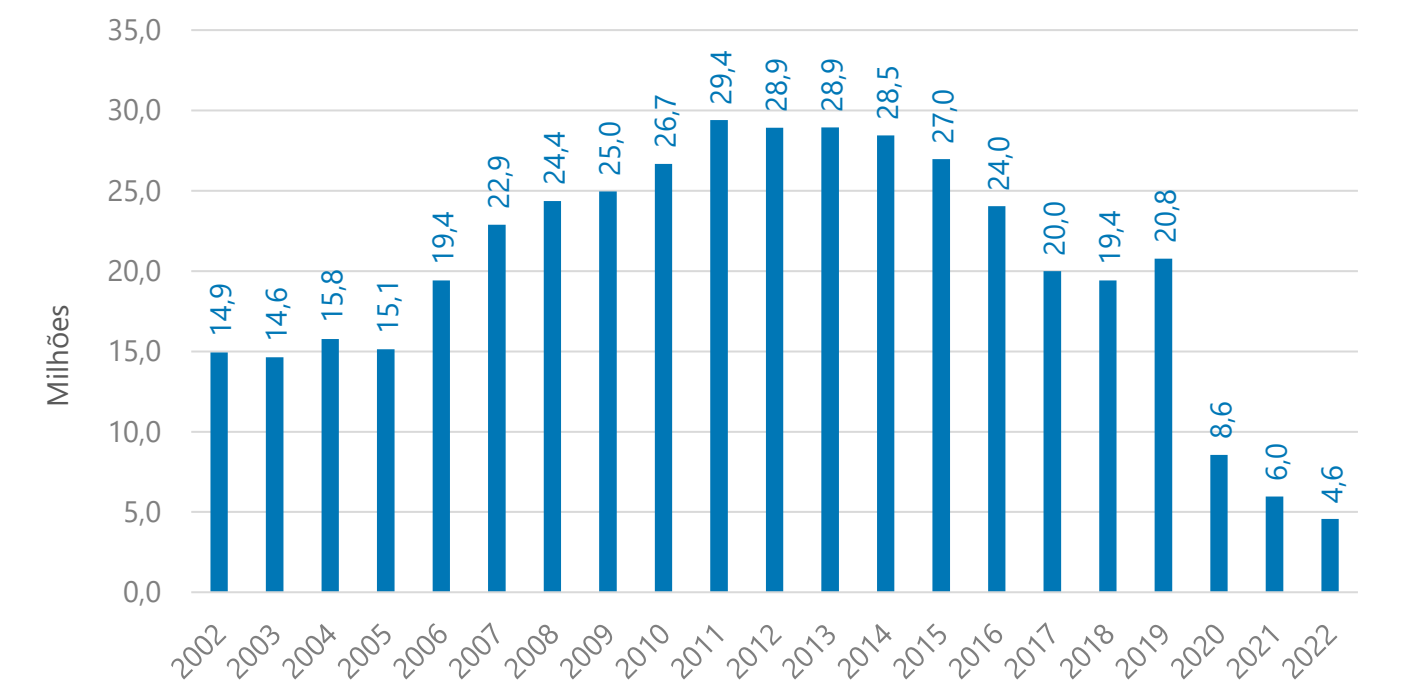


7. Barcas

Foto: André Paiva / SETRANS

A **Figura 7.1**, que mostra a evolução da demanda anual das barcas desde 2002, ilustra bem a intensidade da queda da demanda desta modalidade. Ao comparar o 1º semestre de 2021 com o de 2022, observa-se que ocorreu um acréscimo de 76% na demanda. Diante deste fato pode-se dizer que vem ocorrendo um crescimento significativo com relação ao ano anterior.

Figura 7.1 - Demanda anual das Barcas por ano desde 2002



*2022 acumulado até junho
Elaboração: Setrans / Fonte: CCR Barcas

Tabela 7.1 - Demanda das Barcas por ano desde 2002

Ano	Entradas	Ano	Entradas
2002	14.928.505	2013	28.944.928
2003	14.646.365	2014	28.453.300
2004	15.778.985	2015	26.967.322
2005	15.130.083	2016	24.042.078
2006	19.415.351	2017	19.992.214
2007	22.892.314	2018	19.425.813
2008	24.364.689	2019	20.781.728
2009	24.958.103	2020	8.564.023
2010	26.685.135	2021	5.960.925
2011	29.403.411	2022	4.583.097
2012	28.925.457		

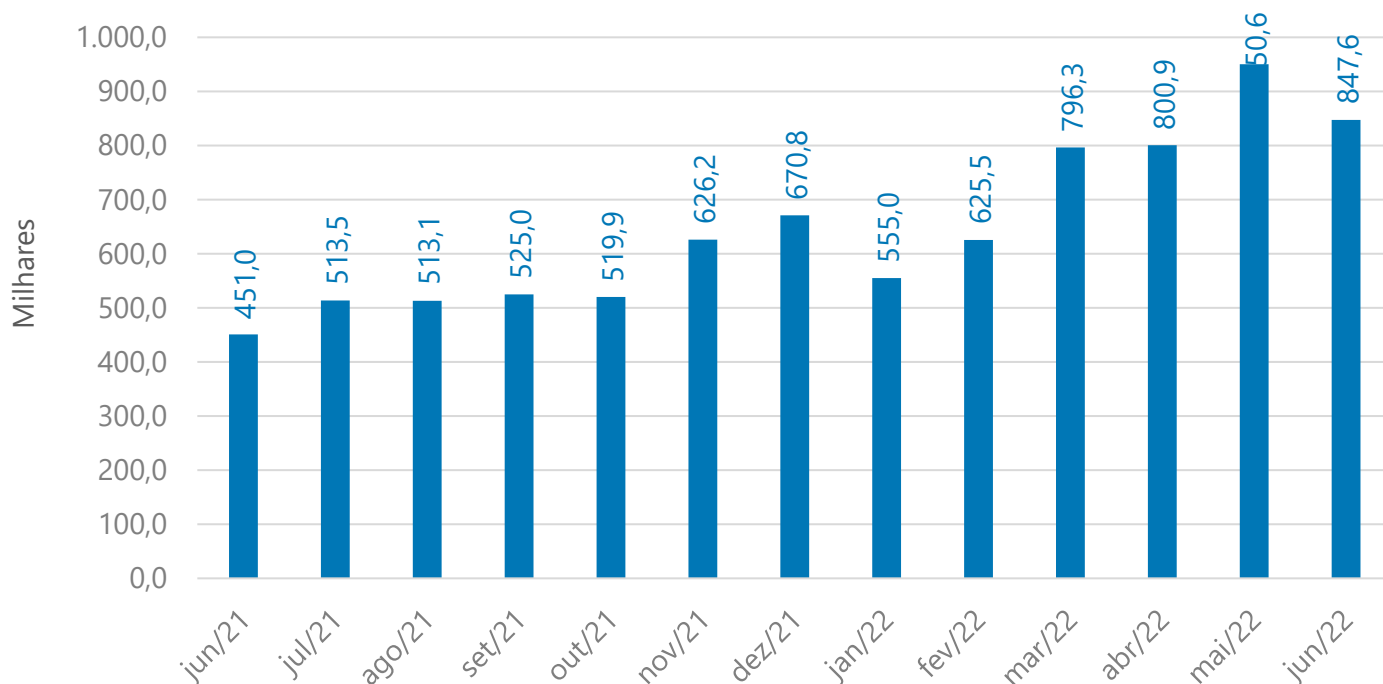
Elaboração: Setrans / Fonte: CCR Barcas

*2022 acumulado até junho



A **Figura 7.2** e a **Tabela 7.2** apresentam valores no período de 13 meses completados em junho de 2022. Nota-se um cenário de recuperação da demanda, com uma curva de crescimento com pico em Maio de 2022.

Figura 7.2 – Demanda das Barcas nos últimos 13 meses



Elaboração: Setrans / Fonte: CCR Barcas

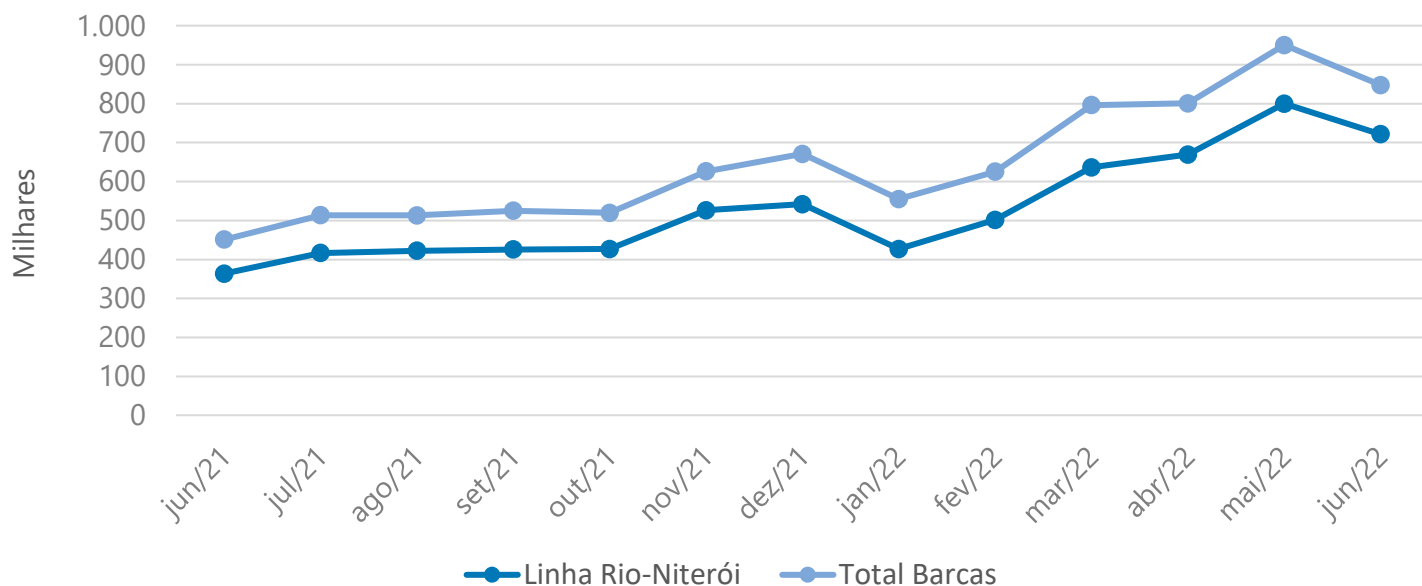
Tabela 7.2 - Demanda das Barcas nos últimos 13 meses

Mês/Ano	Entradas
Jun-21	451.019
Jul-21	513.476
Ago-21	513.114
Set-21	524.967
Out-21	519.899
Nov-21	626.186
Dez-21	670.811
Jan-22	552.713
Fev-22	624.260
Mar-22	794.183
Abr-22	800.043
Mai-22	949.779
Jun-22	862.119

Elaboração: Setrans / Fonte: CCR Barcas

As **Figuras 7.3 e 7.4 e Tabelas 7.3 e 7.4** mostram a evolução da demanda mensal de junho de 2021 até o mesmo mês em 2022 para o total das Barcas e por linha. Por causa da diferença de escala entre os valores das diversas linhas, os dados da maioria delas foram agrupados na **Figura 7.4 e Tabela 7.4**, enquanto os valores totais e da linha Rio – Niterói aparecem na **Figura 7.3 e Tabela 7.3**.

Figura 7.3 – Demanda mensal das Barcas e da linha Rio - Niterói nos últimos 13 meses



Elaboração: Setrans / Fonte: CCR Barcas

Tabela 7.3 – Demanda mensal das Barcas e da Linha Rio - Niterói nos últimos 13 meses

Mês/Ano	Linha Rio-Niterói	Total Barcas
Jun-21	363.683	451.019
Jul-21	416.833	513.476
Ago-21	422.326	513.114
Set-21	425.772	524.967
Out-21	426.763	519.899
Nov-21	526.566	626.186
Dez-21	541.905	670.811
Jan-22	425.113	552.713
Fev-22	501.196	624.260
Mar-22	635.418	794.183
Abr-22	666.094	800.043
Mai-22	800.475	949.779
Jun-22	735.537	862.119

Elaboração: Setrans / Fonte: CCR Barcas

Figura 7.4 – Demanda mensal das demais linhas das Barcas nos últimos 13 meses

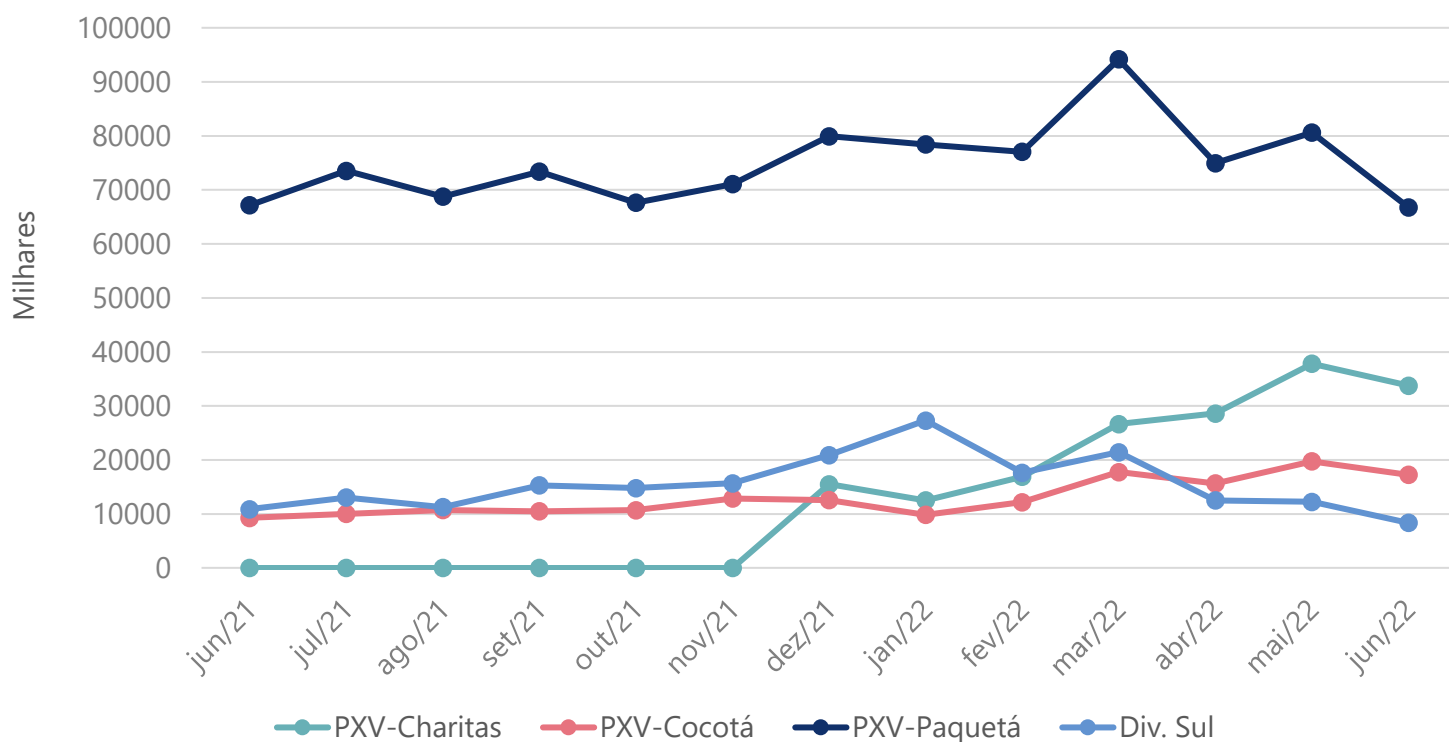


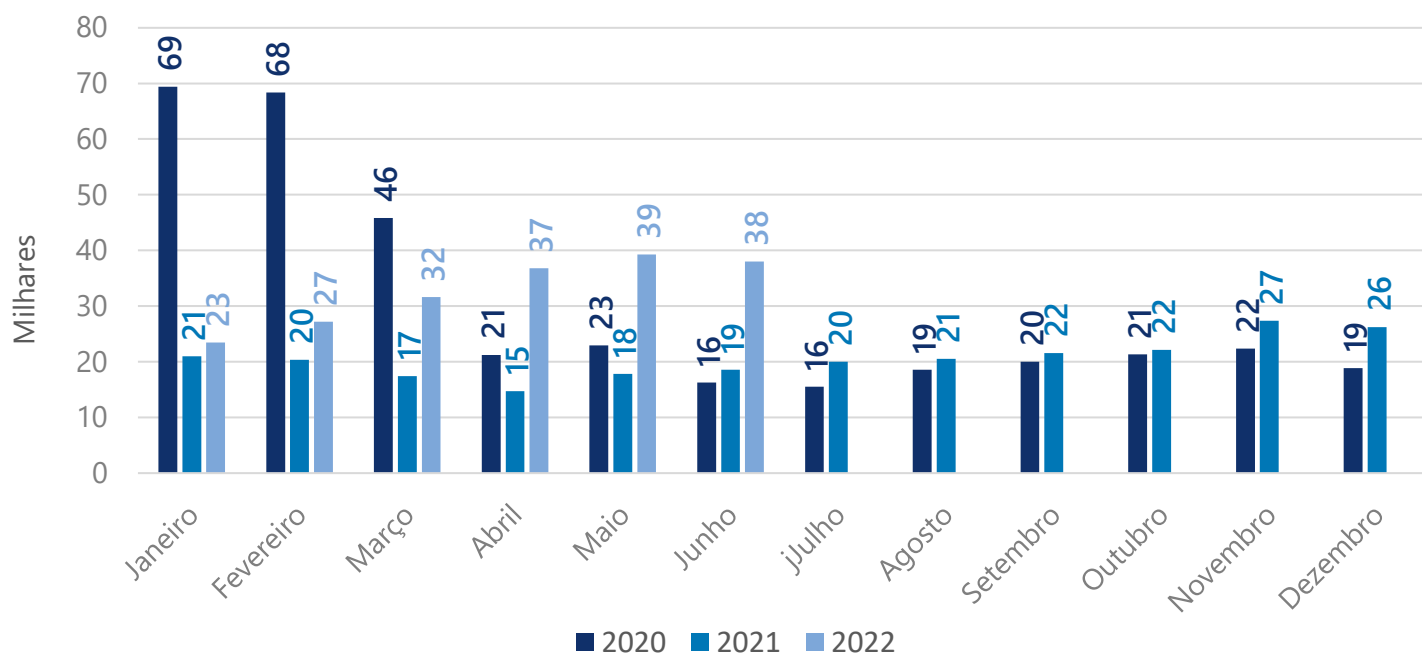
Tabela 7.4 – Demanda mensal das demais linhas das Barcas nos últimos 13 meses

Mês/Ano	PXV-Charitas	PXV-Cocotá	PXV-Paquetá	Div. Sul
Jun-21	0	9.293	67.146	10.897
Jul-21	0	10.043	73.534	13.066
Ago-21	0	10.754	68.752	11.282
Set-21	0	10.502	73.390	15.303
Out-21	0	10.705	67.634	14.797
Nov-21	0	12.871	71.066	15.683
Dez-21	15.505	12.589	79.921	20.891
Jan-22	12.491	9.870	77.951	27.288
Fev-22	16.896	12.197	76.402	17.569
Mar-22	26.685	17.724	92.887	21.469
Abr-22	28.642	15.675	74.375	12.527
Mai-22	37.771	19.771	79.855	11.907
Jun-22	33.780	17.366	67.175	8.261

Elaboração: SETRANS / Fonte: CCR Barcas

Os valores da demanda média nos dias úteis de 2020, 2021 e 2022 até junho são apresentados na **Figura 7.5** e **Tabela 7.5**. Pode-se constatar uma boa recuperação da demanda.

Figura 7.5 – Demanda média das Barcas nos dias úteis de 2020, 2021 e 2022



Elaboração: SETRANS / Fonte: CCR Barcas

Tabela 7.5 – Demanda média das Barcas nos dias úteis de 2020, 2021 e 2022

Mês/ano	2020	2021	2022
Janeiro	69.423	20.944	23.451
Fevereiro	68.339	20.355	27.192
Março	45.817	17.423	31.599
Abril	21.182	14.708	36.793
Maio	22.899	17.793	39.278
Junho	16.268	18.535	37.984
Julho	15.500	19.995	0
Agosto	18.554	20.526	0
Setembro	20.004	21.552	0
Outubro	21.326	22.120	0
Novembro	22.347	27.380	0
Dezembro	18.851	26.209	0

Elaboração: SETRANS / Fonte: CCR Barcas

8.

Bilhete Único Intermunicipal



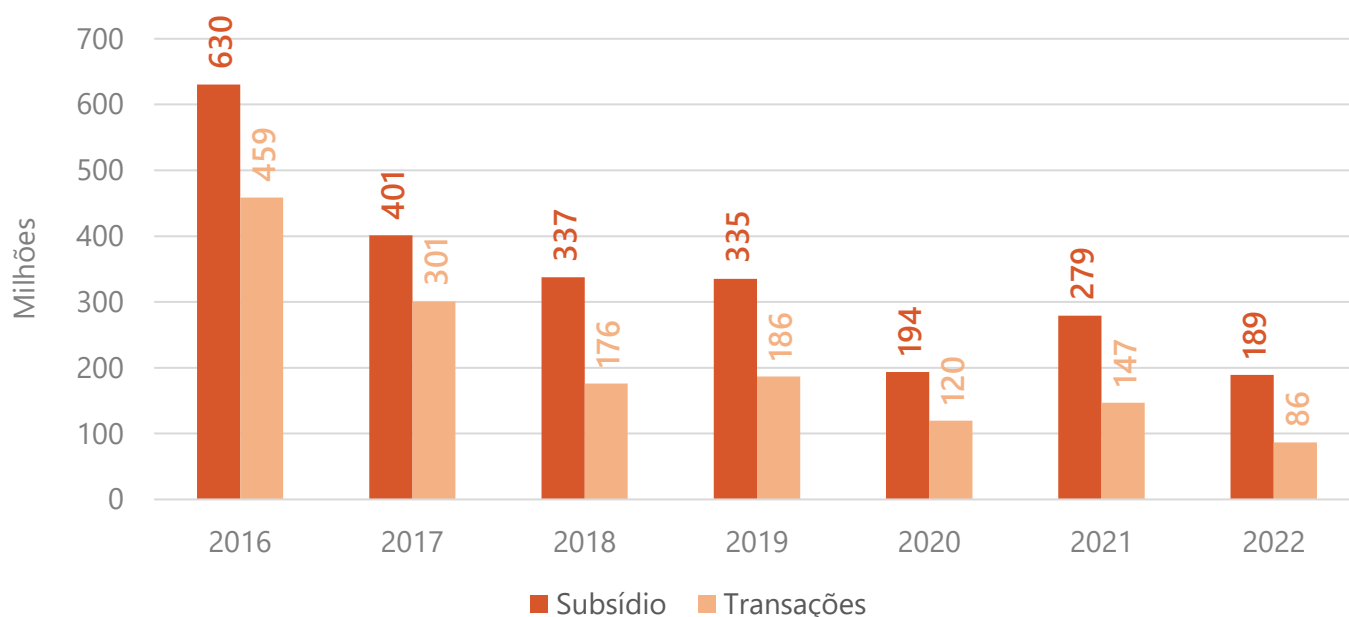
Foto adaptada: Wordpress

O **Bilhete Único Intermunicipal (BUI)** é uma **política pública** estabelecida pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro (GERJ) visando à **melhoria da mobilidade urbana**. Tomando como instrumento o subsídio tarifário, o GERJ atua diretamente na redução dos custos de deslocamento da população, principalmente nas viagens mais distantes, buscando assim fomentar o transporte público coletivo e impactar positivamente na demanda de passageiros do sistema de transportes de sua área de abrangência.

Em linhas gerais, o **BUI dá direito** ao usuário de transporte público intermunicipal pagar uma **tarifa única** para chegar ao seu destino, podendo realizar até um transbordo entre dois modos de transporte – **integração modal**. Para isso, o usuário precisa estar cadastrado por meio de seu CPF e a viagem precisa atender aos critérios previstos na Lei Estadual nº 5.628/2009 e suas alterações. A tarifa única, valor máximo pago pelo usuário, está estabelecida atualmente em R\$ 8,55 – e o que excede esse valor no somatório das tarifas de cada modo escolhido na viagem é subsidiado pelo GERJ. A integração modal pode ocorrer entre os diversos modos de transporte disponíveis na região metropolitana do Rio de Janeiro: ônibus intermunicipais e municipais¹, vans intermunicipais legalizadas, trens urbanos, metrô², VLT³ e barcas.

A **Figura e Tabela 8.1** trazem os valores de subsídio e quantitativo de transações realizadas nos últimos 6 anos no BUI e traduzem a importância da política para a população fluminense. É possível observar que desde 2016, devido às alterações nas regras para usufruir o benefício tarifário, houve queda no quantitativo de transações e, consequentemente, no volume de subsídio aportado pelo estado do Rio de Janeiro no Bilhete Único Intermunicipal. Percebe-se que o patamar de subsídio nos anos de 2018 e 2019 se manteve estável. O ano de 2020 foi marcado pela pandemia do COVID-19, que exerceu forte impacto sobre o sistema de transporte e reduziu bruscamente a utilização do benefício tarifário. O ano de 2021, apesar da continuidade da pandemia no cotidiano da população, pode ser considerado um ano de recuperação, em que se observa retorno gradual da utilização, conforme será visto mais adiante.

Figura 8.1 - Volume de Subsídios (R\$) e de transações por ano



* **Dados coletados até dia 30 de Junho de 2022.**

Tabela 8.1 - Volume de Subsídios (R\$) e de transações por ano

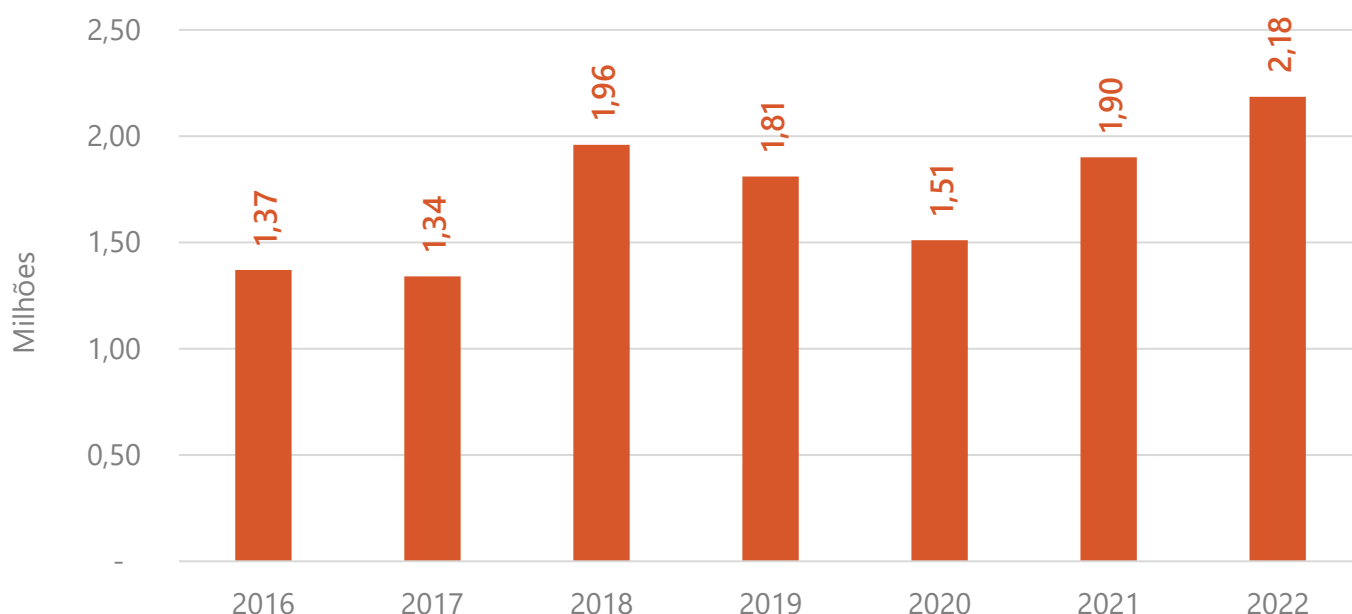
Ano	Subsídio	Transações
2016	630.169.171	458.732.891
2017	401.219.192	300.595.611
2018	337.383.491	176.223.632
2019	334.940.376	186.454.477
2020	193.623.110	119.742.001
2021	279.120.578	146.579.711
2022	188.950.896	86.496.225

Elaboração: Setrans / Fonte: RIOCARD

* **Dados coletados até dia 30 de Junho de 2022.**

As tarifas dos modos de transporte e o próprio valor pecuniário do BUI referente à tarifa única são importantes variáveis para a avaliação deste indicador.

Figura 8.2 – Subsídio médio por transação por ano (R\$)



Elaboração: Setrans / Fonte: RIOCARD

Tabela 8.2 – Subsídio médio por transação por ano (R\$)

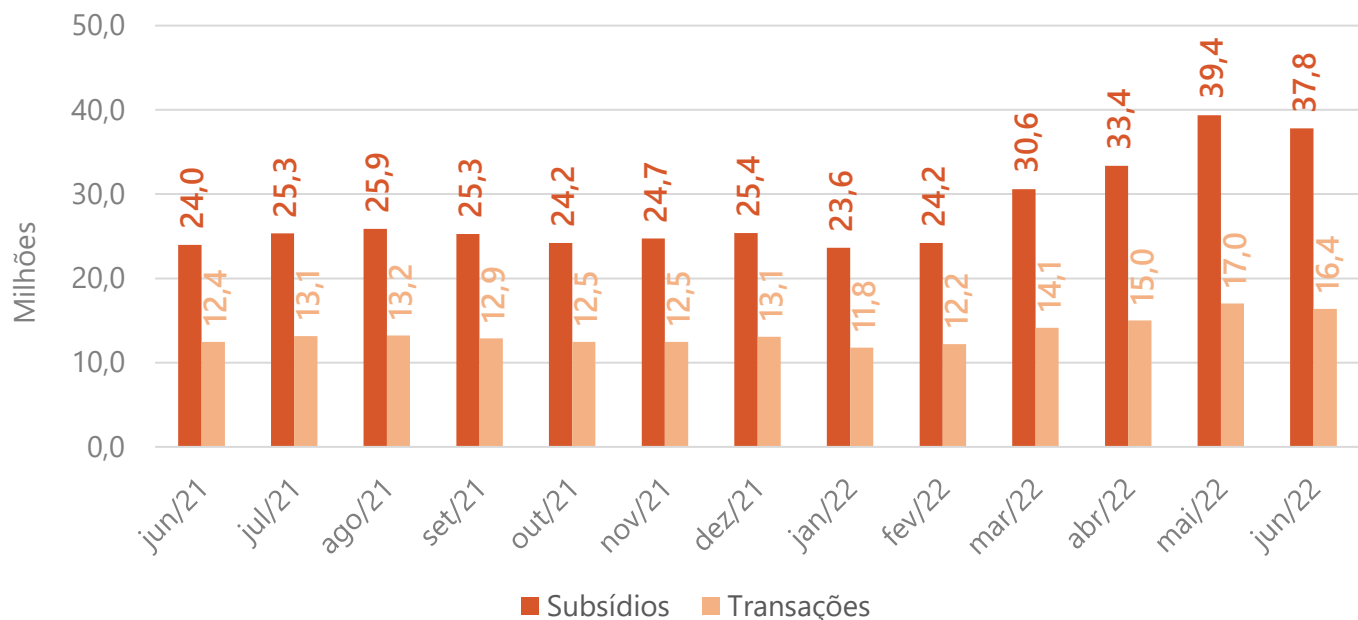
Ano	Subsídio Médio (milhões)
2016	1,37
2017	1,34
2018	1,96
2019	1,81
2020	1,51
2021	1,90
2022	2,18

Elaboração: Setrans / Fonte: RIOCARD

* **Dados coletados até dia 30 de Junho de 2022.**

Observa-se na **Figura e na Tabela 8.3** o volume de subsídios e de transações dos 13 meses anteriores a dezembro de 2021. Os dados demonstram crescimento gradual e retomada contida, porém consistente, da utilização do Bilhete Único Intermunicipal. O último mês de dezembro acumulou mais de 13 milhões de transações subsidiadas pelo programa, aproximadamente 17% superior ao mesmo período do ano passado.

Figura 8.3 – Volumes de subsídio (R\$) e de transações nos últimos 13 meses



Elaboração: Setrans / Fonte: RIOCARD

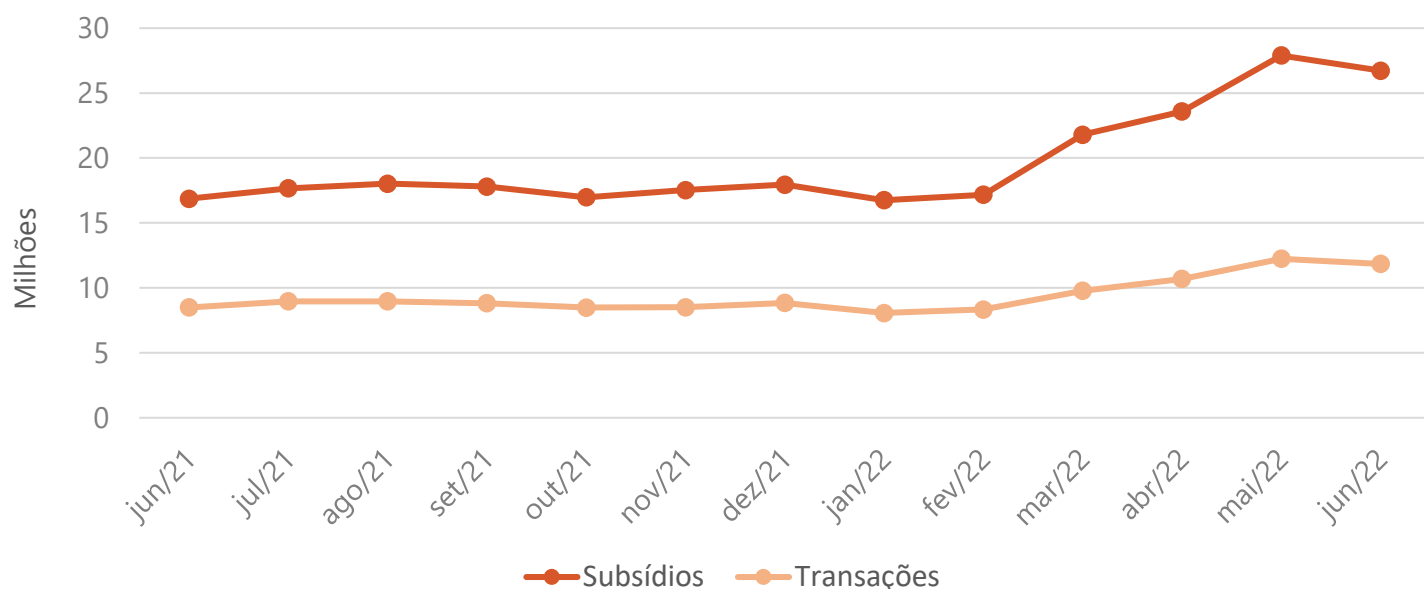
Tabela 8.3 – Volumes de subsídio (R\$) e de transações nos últimos 13 meses

Mês/Ano	Subsídios	Transações
Jun-21	23.988.165	12.442.830
Jul-21	25.322.817	13.149.763
Ago-21	25.854.262	13.233.426
Set-21	25.270.554	12.870.665
Out-21	24.205.104	12.464.002
Nov-21	24.721.598	12.471.638
Dez-21	25.360.511	13.078.048
Jan-22	23.634.125	11.777.112
Fev-22	24.189.346	12.206.152
Mar-22	30.597.954	14.115.828
Abr-22	33.356.796	15.010.671
Mai-22	39.375.369	17.000.042
Jun-22	37.797.305	16.386.420

Elaboração: Setrans / Fonte: RIOCARD

As **Figuras 8.4, 8.5 e 8.6**, e respectivas tabelas de mesmo índice, mostram os dados de subsídio e transações segregados por meio de transporte em que o benefício foi utilizado. Destaque especial é dado aos ônibus (Figura 8.4), meio de transporte mais recorrente nas integrações abrangidas pelo programa, que teve aumento de cerca de 1,3 milhão de transações mensais comparando dezembro a dezembro. De maneira geral, os dados do BUI aqui presentes retratam o comportamento da demanda nos modos de transporte apresentados no presente boletim, e o ano de 2021 configura-se como um ano de retomada da demanda do sistema de transportes, sem, no entanto, atingir os patamares pré-pandemia. Destaca-se nesta análise o modo aquaviário que, até o momento, continua a perceber patamares de demanda muito inferiores e sem sinais de recuperação, conforme **Figura e Tabela 8.5**.

Figura 8.4 – Volume de subsídios e transações modo ônibus nos últimos 13 meses



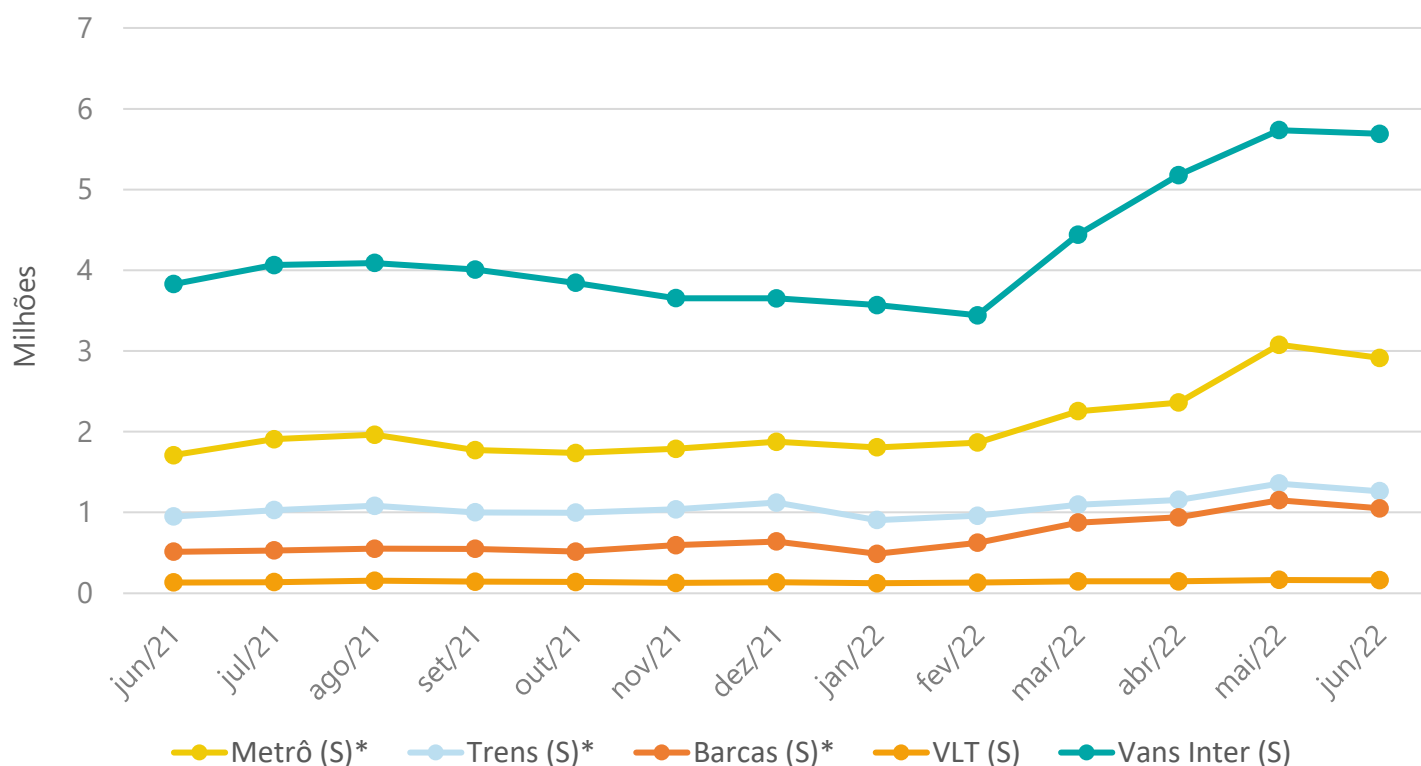
Elaboração: Setrans / Fonte: RIOCARD

Tabela 8.4 – Volume de subsídios e transações modo ônibus nos últimos 13 meses

Mês/Ano	Subsídios	Transações
Jun-21	16.858.123	8.493.011
Jul-21	17.657.798	8.951.239
Ago-21	18.015.712	8.961.312
Set-21	17.797.356	8.808.675
Out-21	16.971.756	8.472.356
Nov-21	17.519.433	8.502.567
Dez-21	17.937.985	8.829.284
Jan-22	16.745.454	8.058.202
Fev-22	17.169.319	8.329.272
Mar-22	21.787.538	9.775.241
Abr-22	23.575.280	10.682.156
Mai-22	27.888.991	12.237.956
Jun-22	26.719.779	11.837.104

Elaboração: Setrans / Fonte: RIOCARD

Figura 8.5 – Volume de subsídios por modo, exceto ônibus, nos últimos 13 meses



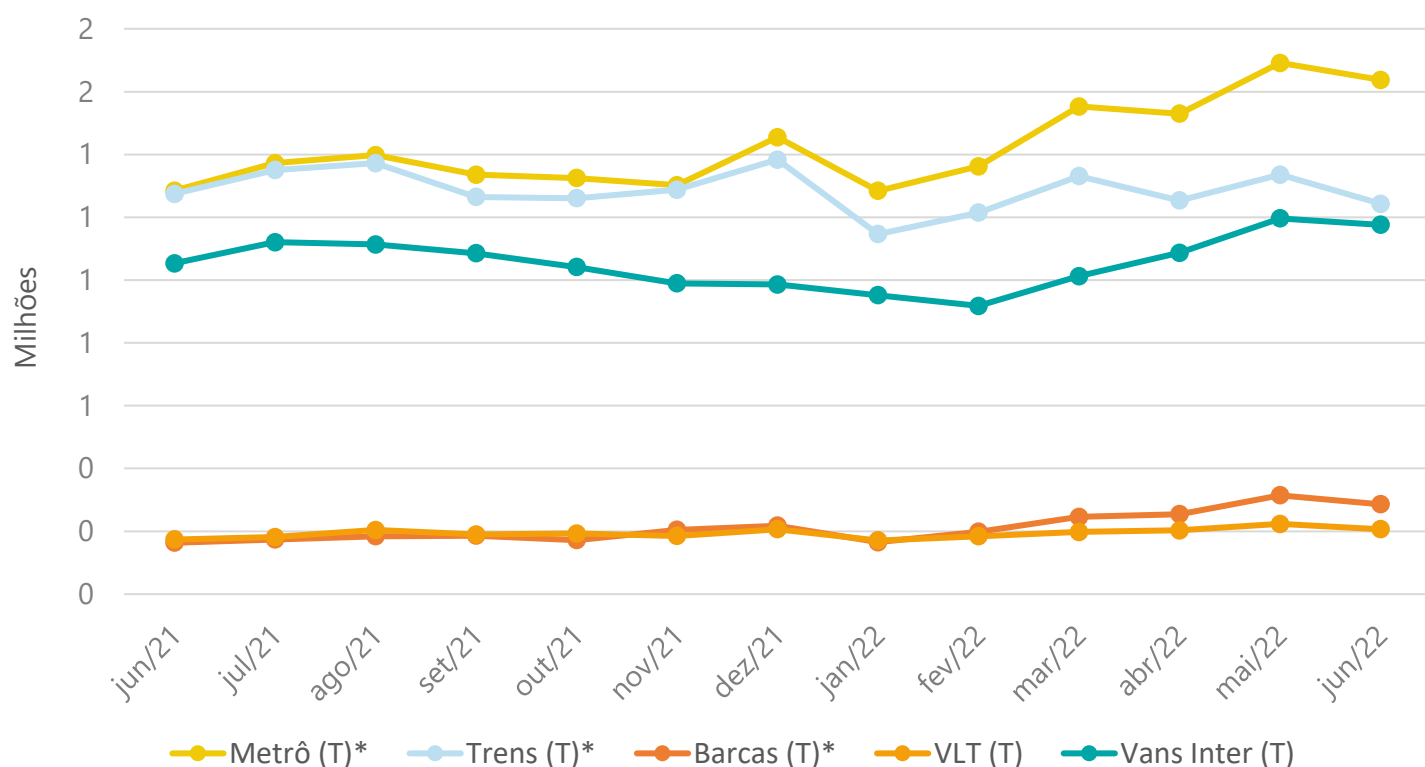
Elaboração: Setrans / Fonte: RIOCARD

Tabela 8.5 – Volume de subsídios por modo, exceto ônibus, nos últimos 13 meses

Mês/Ano	Metrô (S)*	Trens (S)*	Barcas (S)*	VLT (S)	Vans Inter (S)
Jun-21	1.708.618	949.743	512.362	131.479	3.827.840
Jul-21	1.907.276	1.027.996	528.442	137.297	4.064.008
Ago-21	1.962.945	1.081.398	550.849	154.325	4.089.033
Set-21	1.772.479	999.976	549.362	142.730	4.008.653
Out-21	1.736.864	997.783	514.994	138.865	3.844.842
Nov-21	1.788.937	1.038.869	593.692	127.380	3.653.286
Dez-21	1.875.980	1.121.340	639.893	133.749	3.651.565
Jan-22	1.804.863	905.530	486.752	122.691	3.568.837
Fev-22	1.866.160	958.531	623.931	129.832	3.441.573
Mar-22	2.253.029	1.096.004	873.746	147.266	4.440.372
Abr-22	2.360.858	1.156.119	939.671	147.207	5.177.661
Mai-22	3.075.782	1.358.045	1.151.434	165.115	5.736.001
Jun-22	2.914.313	1.262.371	1.050.126	160.215	5.690.502

Elaboração: Setrans / Fonte: RIOCARD

Figura 8.6 – Volume de transações por modo, exceto ônibus, nos últimos 13 meses



Elaboração: Setrans / Fonte: RIOCARD

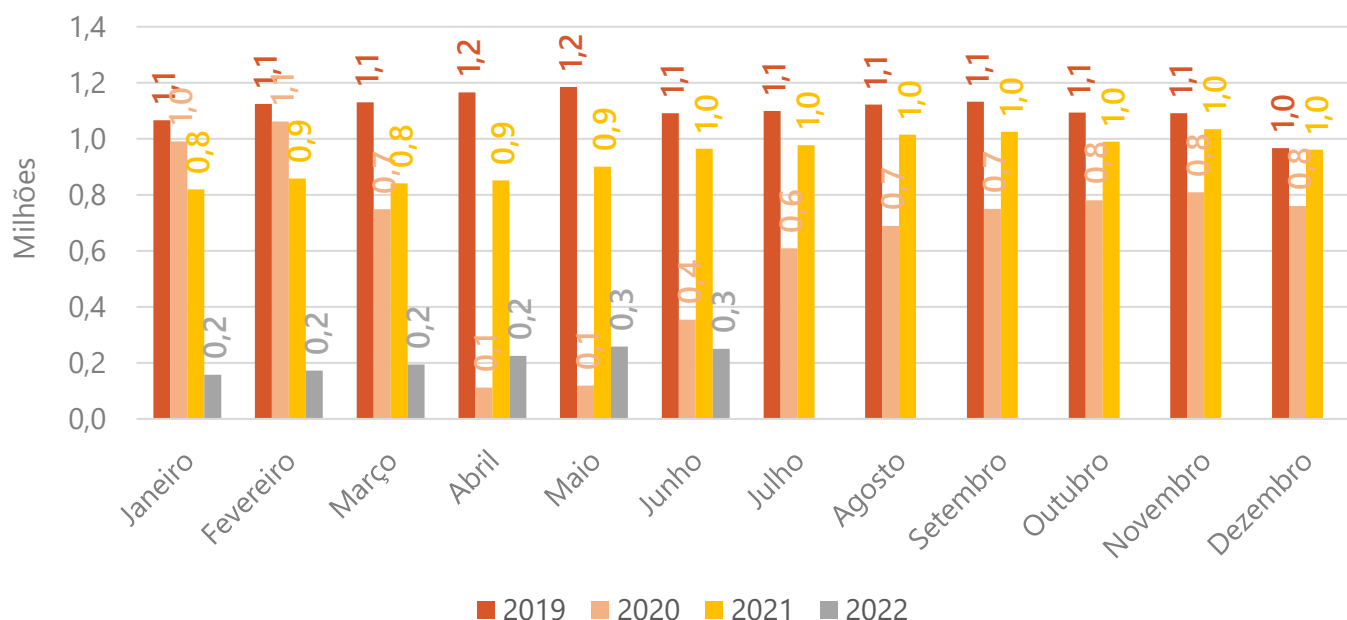
Tabela 8.6 – Volume de transações por modo, exceto ônibus, nos últimos 13 meses

Mês/Ano	Metrô (S)*	Trens (S)*	Barcas (S)*	VLT (S)	Vans Inter (S)
Jun-21	1.284.815	1.274.629	163.540	173.727	1.053.108
Jul-21	1.372.622	1.350.583	173.565	181.349	1.120.405
Ago-21	1.398.027	1.372.221	184.264	204.068	1.113.534
Set-21	1.335.900	1.264.974	185.903	189.834	1.085.379
Out-21	1.324.859	1.260.604	171.768	192.747	1.041.668
Nov-21	1.302.088	1.288.038	204.179	185.281	989.485
Dez-21	1.455.049	1.383.482	217.902	206.454	985.877
Jan-22	1.283.992	1.146.814	165.346	170.939	951.819
Fev-22	1.362.144	1.214.666	198.364	184.177	917.529
Mar-22	1.552.837	1.331.330	245.864	198.005	1.012.551
Abr-22	1.530.182	1.253.732	254.469	203.003	1.087.129
Mai-22	1.691.634	1.335.723	314.699	223.381	1.196.649
Jun-22	1.637.498	1.243.147	285.946	206.409	1.176.316

Elaboração: Setrans / Fonte: RIOCARD

As **Figuras 8.7 e 8.8** apresentam um comparativo gráfico entre as médias de subsídio e transações nos dias úteis de 2019, 2020 e 2021. Os valores apresentados encontram-se detalhados nas respectivas **Tabelas 8.7 e 8.8**. Os últimos meses de observação apontam para uma utilização ainda aquém dos patamares pré-pandemia, considerando os valores médios de subsídio de 2021. Em relação ao quantitativo mensal de transações, apresentado nas **Figuras e Tabelas 8.9 e 8.10**, o mês de dezembro aponta para uma utilização levemente superior (2%) ao mesmo mês de 2019 e quase 30% superior a 2020.

Figura 8.7 – Média de subsídios nos dias úteis por mês em 2019, 2020, 2021 e 2022



Elaboração: Setrans / Fonte: RIOCARD

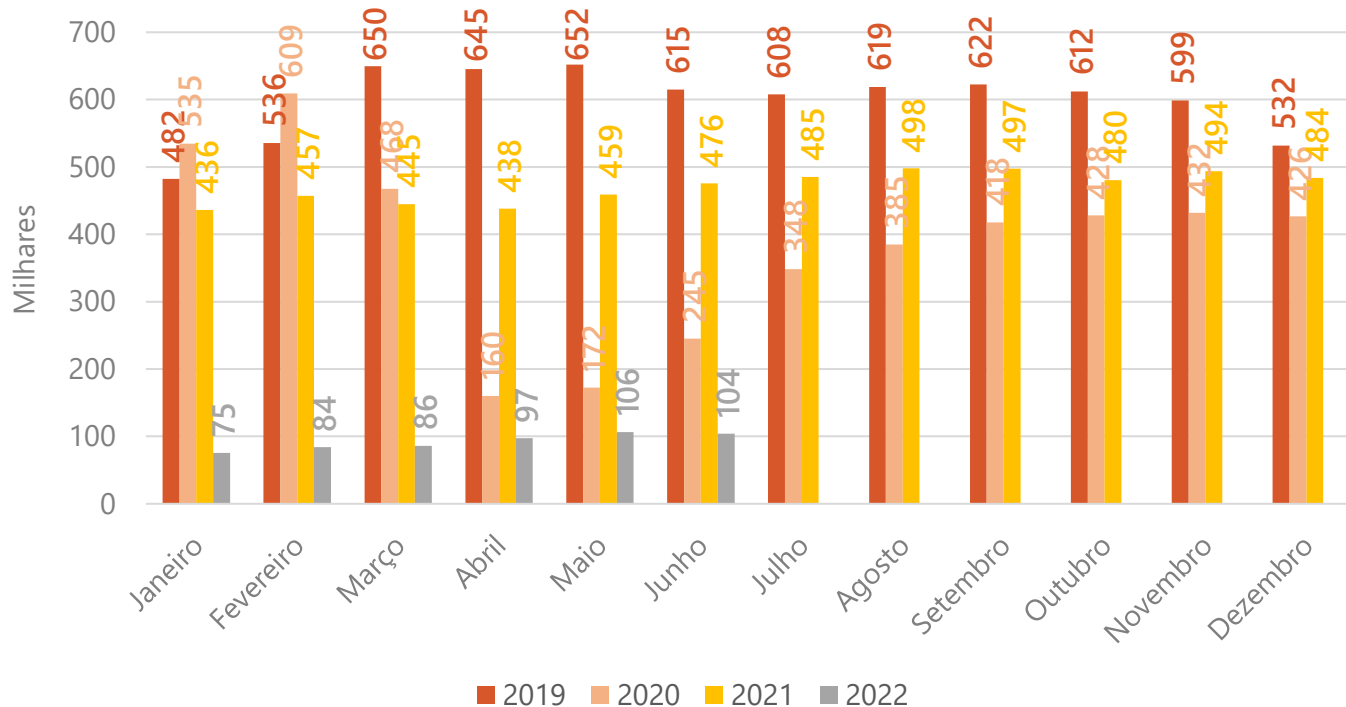
* **Dados coletados até dia 30 de Junho de 2022.**

Tabela 8.7 – Média de subsídios nos dias úteis por mês

Mês	2019	2020	2021	2022
Janeiro	1.066.408	990.747	819.428	157.423
Fevereiro	1.123.985	1.061.895	857.885	172.817
Março	1.129.917	748.132	841.040	193.752
Abril	1.165.642	112.197	850.624	224.783
Maio	1.184.712	118.770	900.470	257.695
Junho	1.090.889	354.150	963.919	250.423
Julho	1.098.881	608.640	977.103	
Agosto	1.121.714	689.386	1.013.996	
Setembro	1.132.363	749.618	1.024.812	
Outubro	1.093.307	780.558	989.426	
Novembro	1.090.757	808.565	1.033.912	
Dezembro	966.527	759.873	961.400	
Total	13.265.103	7.782.531	11.234.016	

Elaboração: Setrans / Fonte: RIOCARD

Figura 8.8 – Média de transações nos dias úteis por mês em 2019, 2020 e 2021



Elaboração: Setrans / Fonte: RIOCARD

* Dados coletados até dia 30 de Junho de 2022.

Tabela 8.8 – Média de Transações nos dias úteis por mês

Mês	2019	2020	2021	2022
Janeiro	482.223	534.600	435.945	75.434
Fevereiro	535.679	609.169	457.272	83.810
Março	649.765	467.606	444.776	85.799
Abril	645.166	159.911	438.077	97.179
Maio	651.842	172.348	458.860	106.167
Junho	615.017	245.089	475.547	103.976
Julho	607.960	348.072	485.127	
Agosto	618.880	384.903	497.948	
Setembro	622.308	417.787	497.338	
Outubro	612.199	428.038	480.483	
Novembro	598.577	432.129	493.906	
Dezembro	531.508	426.461	483.624	
Total	7.171.123	4.626.113	5.648.903	

Elaboração: Setrans / Fonte: RIOCARD

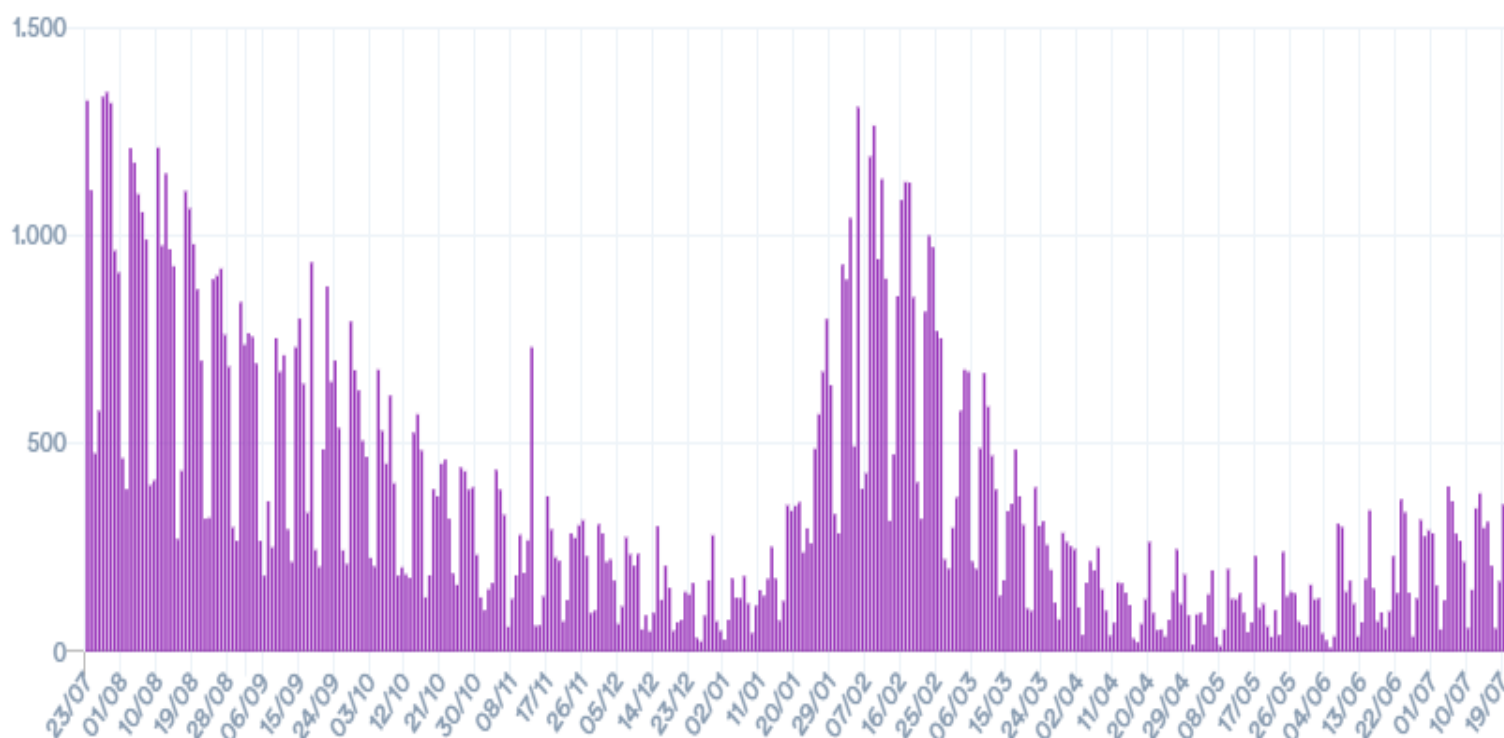
A photograph of a subway car interior, overlaid with a red tint. A person in a full white protective suit, including a hood and a respirator mask, is standing in the aisle and spraying a disinfectant from a can. Other people in similar suits are visible in the background. The text '9. COVID-19: Impactos no sistema de transporte da RMRJ' is written in large white letters on the left side of the image.

9. COVID-19: Impactos no sistema de transporte da RMRJ

Foto: MetrôRio

Desde o início das campanhas de vacinação no Brasil para frear o COVID-19, o número de óbitos vem reduzindo significativamente, tendo atingido seu menor índice no final de dezembro de 2021, após quase dois anos de pandemia (mais precisamente 22 meses). A **Figura 9.1** ilustra a queda mencionada em termos de média de óbitos semanais.

Figura 9.1 – Óbitos por COVID-19 no Brasil

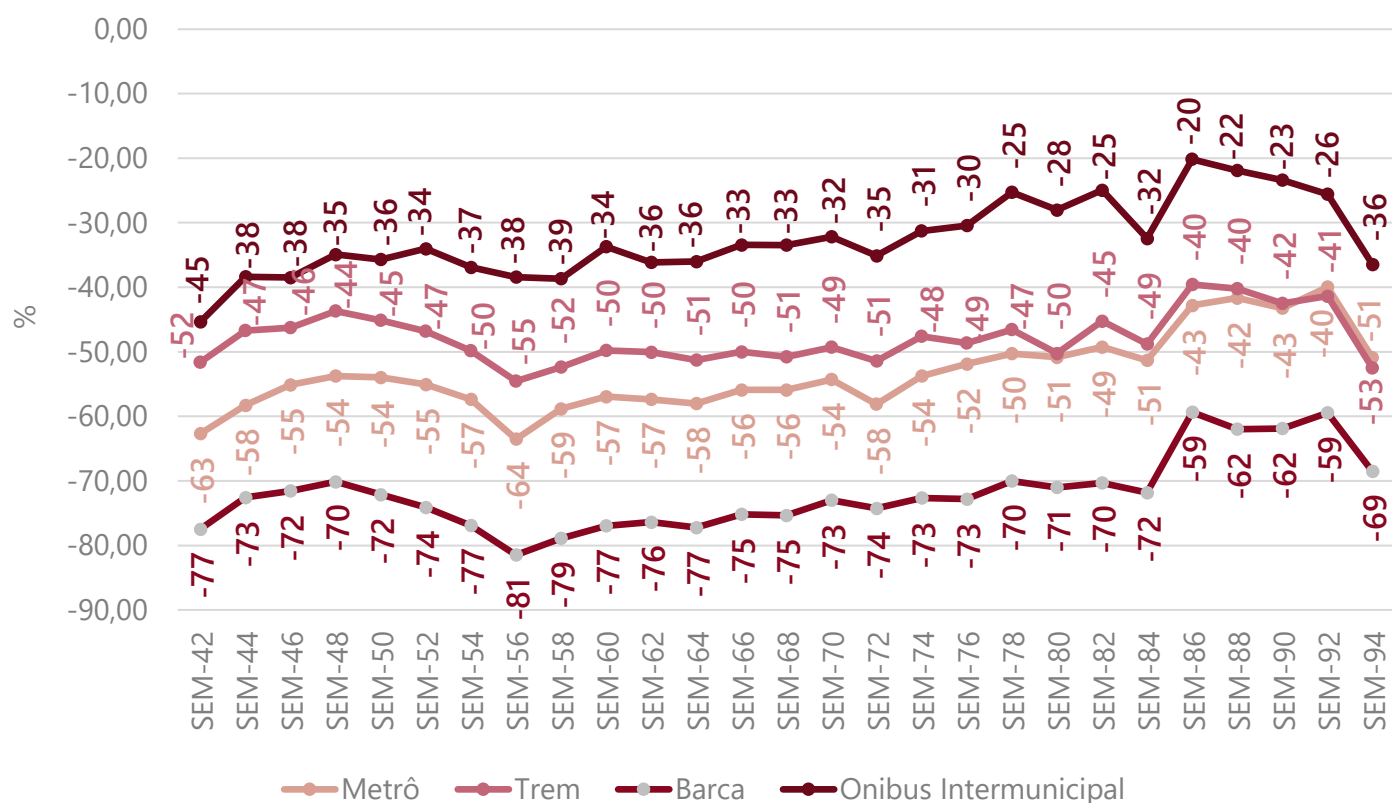


Elaboração: SETRANS / Fonte: <https://covid.saude.gov.br/>

Diante da redução na amplitude da curva descritiva da evolução dos dados dos óbitos atribuídos ao COVID-19, decidiu-se acabar com todas as medidas restritivas.

Apesar da diminuição dos números de casos ter impactado positivamente no retorno das atividades comerciais e de parte dos trabalhos presenciais, este fato não se traduziu em grandes melhoras no número de usuários do transporte público coletivo na RMRJ. A **Figura 9.2** ilustra o percentual de queda na demanda média semanal nos dias úteis nas semanas 42 a 93, a contar desde o início da pandemia.

Figura 9.2 - Queda de demanda média semanal (dias úteis) em relação ao período Pré-Covid



Elaboração: SETRANS

Figura 9.3 – Demanda média/dia útil do metrô e dos trens urbanos

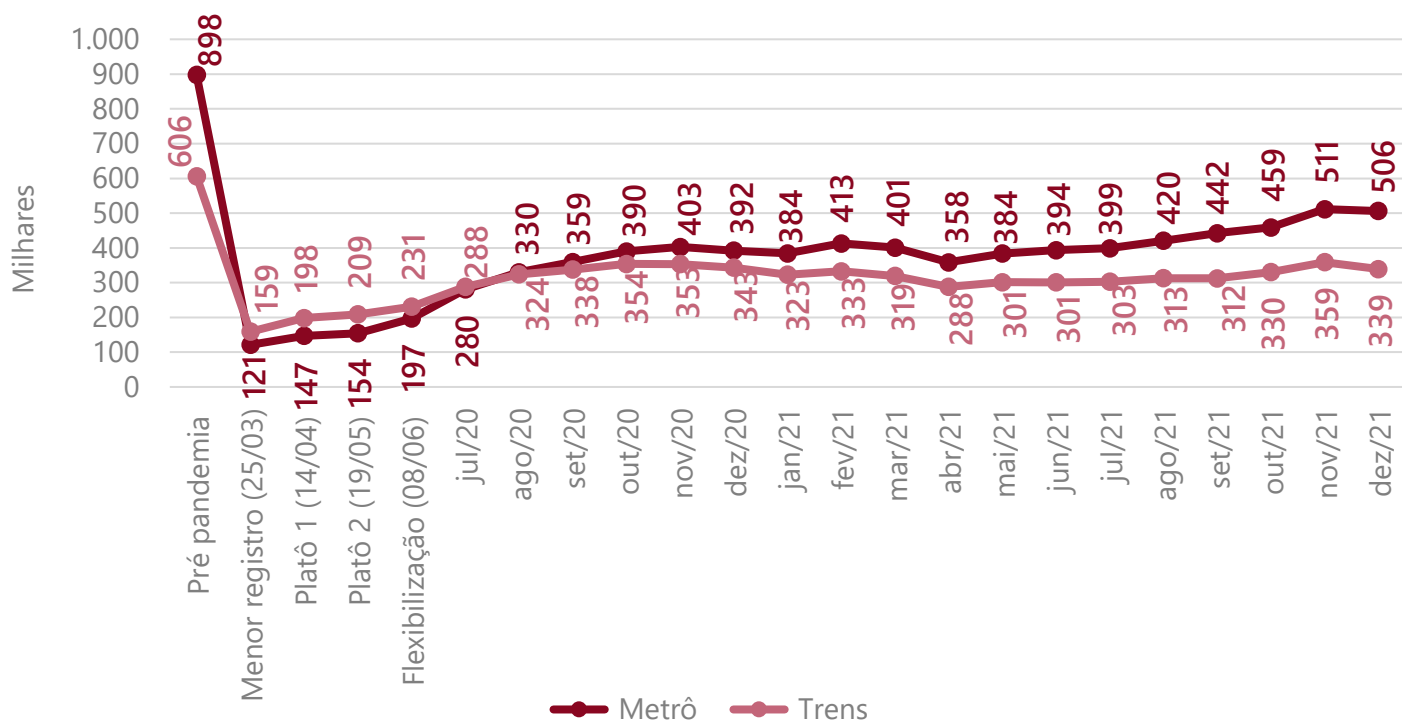


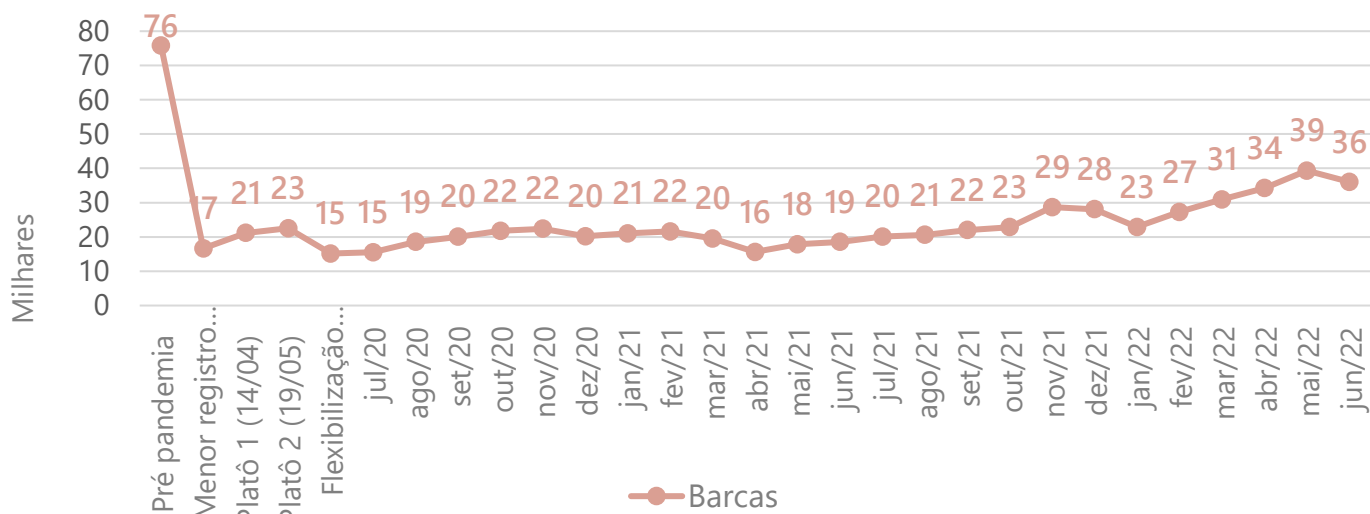
Tabela 9.1 - Demanda média/dia útil do metrô e dos trens urbanos

Março	Metrô	Variação	Trens	Variação
Pré pandemia	898.070	-	606.373	-
Menor registro (25/03)	121.084	-87%	159.068	-74%
Platô 1 (14/04)	146.898	-84%	198.163	-67%
Platô 2 (19/05)	154.437	-83%	208.835	-66%
Flexibilização (08/06)	196.935	-78%	231.070	-62%
jul/20	280.495	-69%	287.854	-53%
ago/20	329.745	-63%	323.915	-47%
set/20	359.208	-60%	337.510	-44%
out/20	389.634	-57%	353.859	-42%
nov/20	402.578	-55%	353.410	-42%
dez/20	392.021	-56%	343.394	-43%
jan/21	384.096	-57%	322.997	-47%
fev/21	412.827	-54%	332.822	-45%
mar/21	400.881	-55%	319.161	-47%
abr/21	358.275	-60%	287.905	-53%
mai/21	383.577	-57%	301.497	-50%
jun/21	393.566	-56%	300.855	-50%
jul/21	398.981	-56%	302.523	-50%
ago/21	420.397	-53%	312.815	-48%
set/21	442.155	-51%	312.202	-49%
out/21	458.945	-49%	330.199	-46%
nov/21	511.289	-43%	358.716	-41%
dez/21	506.125	-44%	339.051	-44%

Elaboração: SETRANS / Fonte: MetrôRio e SuperVia

A **Figura 9.4** e **Tabela 9.2** apresentam a demanda média por dia útil das barcas.

Figura 9.4 – Demanda média/dia útil das barcas



Elaboração: SETRANS / Fonte: CCR Barcas

Tabela 9.2 – Demanda média/dia útil das barcas

Data	Barcas
Pré pandemia	75.859
Menor registro (25/03)	16.635
Platô 1 (14/04)	21.169
Platô 2 (19/05)	22.522
Flexibilização (08/06)	15.135
Jul-20	15.488
Ago-20	18.537
Set-20	20.040
Out-20	21.743
Nov-20	22.375
Dez-20	20.154
Jan-21	21.000
Fev-21	21.551
Mar-21	19.514
Abr-21	15.602
Mai-21	17.842
Jun-21	18.545
Jul-21	20.077
Ago-21	20.613
Set-21	21.979
Out-21	22.823
Nov-21	28.679
Dez-21	28.069
Jan-22	22.890
Fev-22	27.254
Mar-22	30.922
Abr-22	34.246
Mai-22	39.311
Jun-22	36.071

Elaboração: SETRANS / Fonte: CCR Barcas



GOVERNO DO ESTADO
RIO DE JANEIRO
SEM TEMPO A PERDER

No que se refere aos ônibus intermunicipais, a **Figura 9.5** e a **Tabela 9.3** mostram a demanda média por dia útil dos ônibus intermunicipais.

Figura 9.5 – Demanda média/dia útil dos ônibus intermunicipais

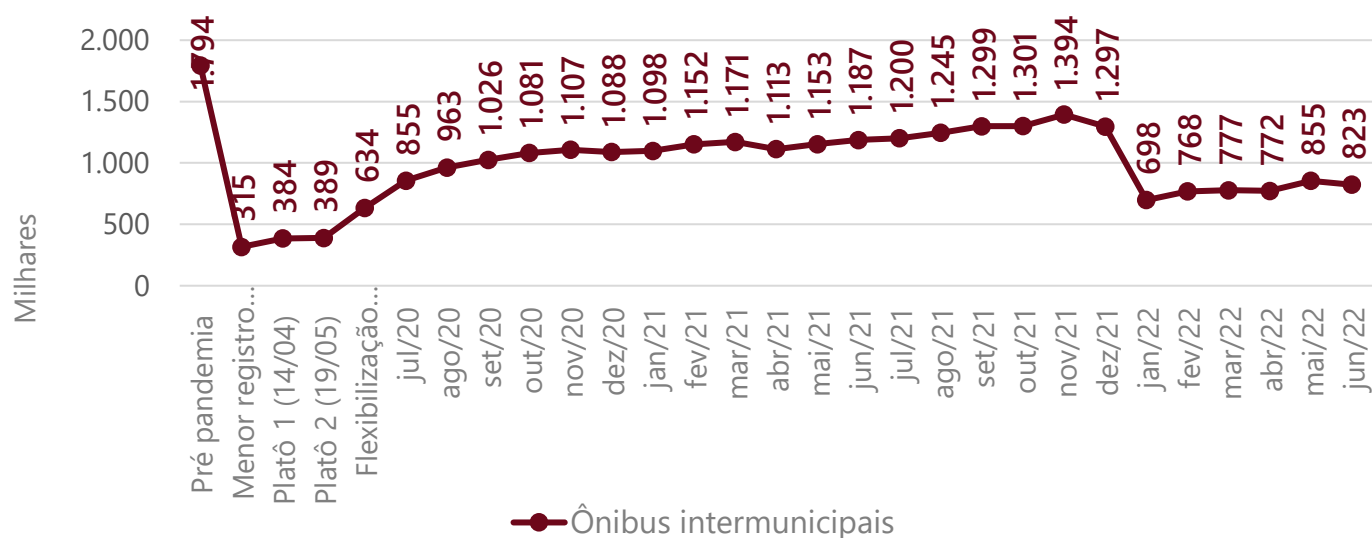


Tabela 9.3 – Demanda média/dia útil dos ônibus intermunicipais

Data	Ônibus intermunicipais
Pré pandemia	1.793.632
Menor registro (25/03)	315.285
Platô 1 (14/04)	384.389
Platô 2 (19/05)	388.810
Flexibilização (08/06)	633.517
Jul-20	855.413
Ago-20	962.605
Set-20	1.025.648
Out-20	1.080.560
Nov-20	1.107.373
Dez-20	1.088.366
Jan-21	1.098.146
Fev-21	1.151.795
Mar-21	1.170.839
Abr-21	1.112.806
Mai-21	1.152.941
Jun-21	1.186.794
Jul-21	1.200.444
Ago-21	1.245.022
Set-21	1.298.571
Out-21	1.300.614
Nov-21	1.393.585
Dez-21	1.296.837
Jan-22	698.371
Fev-22	767.770
Mar-22	777.305
Abr-22	771.763
Mai-22	854.567
Jun-22	822.781

Elaboração: SETRANS / Fonte: FETRANSPOR



GOVERNO DO ESTADO
RIO DE JANEIRO
SEM TEMPO A PERDER

Secretaria de
Transportes



**GOVERNO DO ESTADO
RIO DE JANEIRO**

SEM TEMPO A PERDER

Cláudio Castro
Governador do Estado do Rio de Janeiro

Andre Luiz Nahass
Secretário de Estado de Transportes

Alexandre Alcorta Daiuto
Subsecretário de Mobilidade e Integração Modal

Carlos Henrique Netto Vaz
Subsecretário de Logística

Sugestões podem ser enviadas para o seguinte contato:
observatorio.SETRANS@transportes.rj.gov.br

Clique nos ícones e conheça nossas redes sociais



Secretaria de Estado de Transportes - SETRANS
Av. Nossa Sra. de Copacabana, 493 – 11º andar
Copacabana, Rio de Janeiro – RJ
CEP: 22.031-000

Secretaria de
Transportes



GOVERNO DO ESTADO
RIO DE JANEIRO
SEM TEMPO A PERDER