



SETRAM

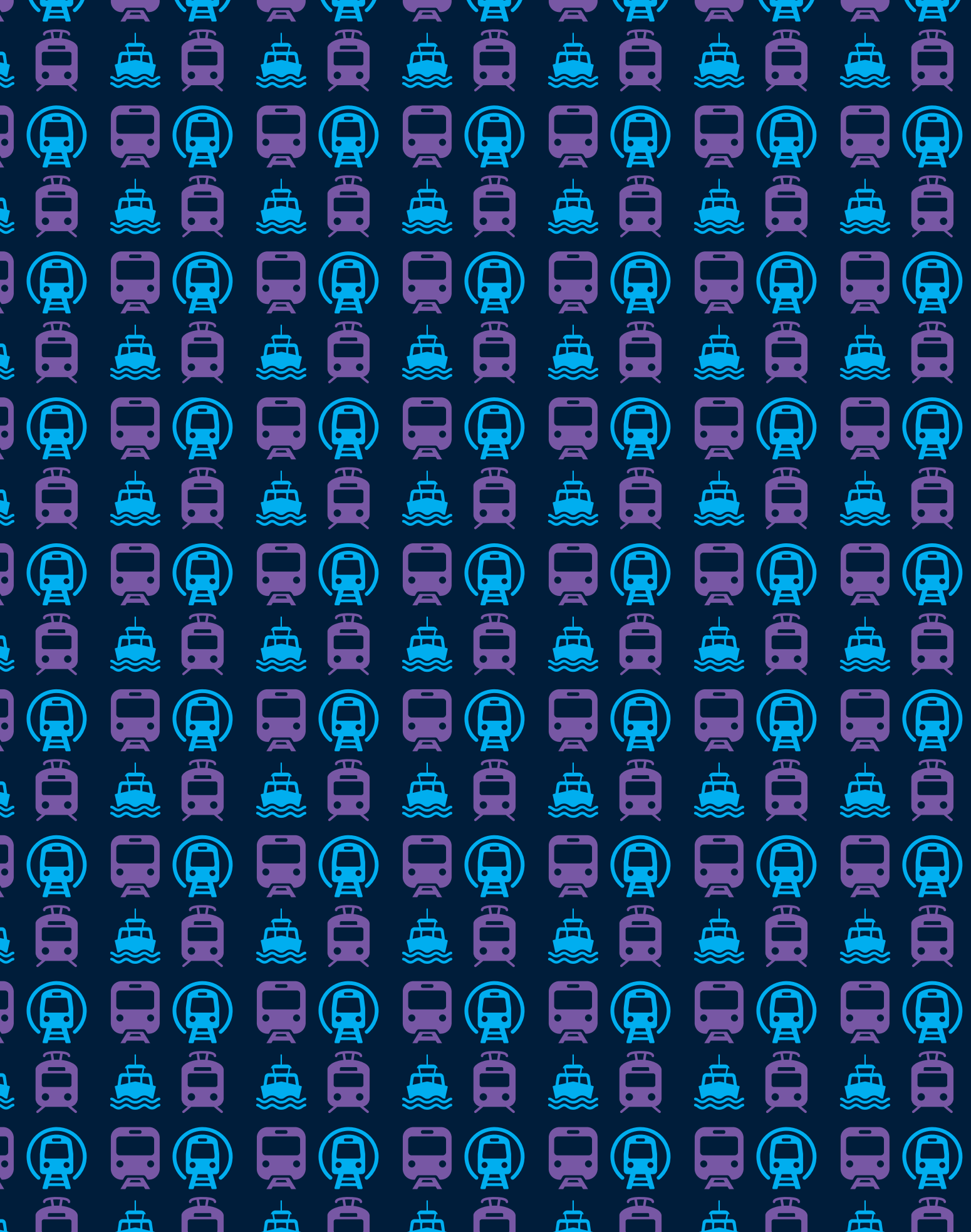
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE
E MOBILIDADE URBANA

ANUÁRIO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE 2025

Secretaria de
Transporte e
Mobilidade Urbana



GOVERNO DO ESTADO
RIO DE JANEIRO



Secretaria de
Transporte e Mobilidade Urbana



GOVERNO DO ESTADO
RIO DE JANEIRO

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	6
2. CONTEXTO INSTITUCIONAL	7
2.1. Apresentação da Secretaria	8
2.2. Organograma e Estrutura	9
2.3. Entidades Vinculadas	11
2.4. Canais de Ouvidoria	13
3. LINHA DO TEMPO DAS AÇÕES DE 2025	14
(Os principais números e conquistas de 2025)	
4. CONTEXTO TERRITORIAL E DE INFRAESTRUTURA	16
4.1. Características do Estado	16
4.2. Mapa da Rede de Transportes	16
4.3. Extensão e Capacidade da Infraestrutura	17
5. ANÁLISE DA OPERAÇÃO POR MODO	18
5.1. Ônibus e Vans Intermunicipais	19
5.1.1. Demanda de ônibus	20
5.1.2. Demanda de vans	21
5.1.3. Oferta – ônibus e vans	22
5.1.4. Tarifas – ônibus e vans	23
5.2. Barcas	24
5.2.1. Modelo de Contrato	25
5.2.2. Demanda	26
5.2.3. Dados	28
5.2.4. Oferta	31
5.2.5. Indicadores de Desempenho	35
5.2.6. Tarifas – evolução tarifária	37

5.3. Metrô	38
5.3.1. Modelo de Contrato	39
5.3.2. Demanda	40
5.3.3. Oferta	41
5.3.4. Indicadores de Desempenho	43
5.3.5. Tarifas – evolução tarifária	45
5.4. Trem	46
5.4.1. Modelo de Contrato	47
5.4.2. Demanda	48
5.4.3. Oferta	49
5.4.4. Indicadores de Desempenho	51
5.4.5. Tarifas – evolução tarifária	53
5.5. Bonde	54
5.5.1. Modelo de Contrato	55
5.5.2. Demanda	56
5.5.3. Oferta	58
5.5.4. Tarifas – evolução tarifária	58
6. POLÍTICAS PÚBLICAS	59
6.1. Gratuidades	59
6.2. Vale Social	60
6.3. Bilhete Único Intermunicipal	61
7. TECNOLOGIA E INOVAÇÃO	65
7.1. Sistema de Bilhetagem Eletrônica	65
8. PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO	68
9. BIBLIOGRAFIA	73

1. INTRODUÇÃO

É com grande satisfação que apresentamos a primeira edição do Anuário de Transportes e Mobilidade – 2025, uma publicação estratégica que reúne, de forma objetiva, as informações mais relevantes e os principais resultados alcançados pelo setor ao longo do último ano. Este documento foi elaborado com a finalidade de fornecer uma visão clara e abrangente da gestão e operação dos serviços de transporte público no Estado do Rio de Janeiro, servindo como uma ferramenta estratégica para gestores, operadores, pesquisadores e para toda a sociedade civil.

Nesta edição, cada modo de transporte recebe atenção dedicada. São explorados seus aspectos essenciais – modelos contratuais, oferta e demanda, evolução tarifária, políticas públicas e demais elementos estruturantes – organizados de modo a facilitar a compreensão do desempenho e dos desafios de cada sistema.

Um dos destaques do Anuário é a seção de Análise por Modo, que apresenta dados consistentes sobre milhas navegadas no transporte aquaviário, receitas tarifárias, custos por passageiro, entre outros parâmetros fundamentais. Esses dados fornecem instrumentos objetivos para avaliar a qualidade e a eficiência dos serviços prestados. Complementando esse panorama, a seção de Dados Operacionais reúne informações essenciais sobre o volume de passageiros transportados em todos os modos intermunicipais, permitindo uma leitura integrada da mobilidade no estado e contribuindo para o aprimoramento contínuo do planejamento e da gestão do setor.

Não poderíamos deixar de destacar, em uma linha do tempo, as ações e projetos realizados ao longo do ano de 2025, abrangendo as principais conquistas alcançadas por esta Secretaria.

Este Anuário é, portanto, mais do que um relatório: é um compromisso com a transparência e um convite à reflexão sobre os rumos da mobilidade urbana em nosso Estado, delineando o caminho para um futuro com um sistema de transporte mais eficiente, inclusivo e acessível a todos.

2. CONTEXTO INSTITUCIONAL

2.1. APRESENTAÇÃO SETRAM

2.2. ORGANOGRAMA e ESTRUTURA

2.3. ENTIDADES VINCULADAS

Agetransp
Central Logística
Detro – RJ
Riotrilhos
Coderte

2.4. CANAIS DE OUVIDORIA



2. CONTEXTO INSTITUCIONAL

2.1. APRESENTAÇÃO DA SECRETARIA

A Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade Urbana do Rio de Janeiro (SETRAM) foi criada pelo Decreto-Lei nº 1, de 15 de março de 1975. Suas competências estão delineadas no Decreto Estadual nº 12, de 15 de março de 1975, e a sua estrutura básica foi alterada e consolidada pelo Decreto nº 46.607, de 21 de março de 2019, e pelo Decreto nº 48.312, de 10 de janeiro de 2023, que alterou a estrutura organizacional da Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade Urbana do Rio de Janeiro.

Conforme disposto no Decreto nº 48.312, de 10 de Janeiro de 2023, e no Regimento Interno da SETRAM (publicado através da Resolução SETTRANS nº 1397, de 09 de dezembro de 2019), observada a política de desenvolvimento econômico e social do Estado do Rio de Janeiro, compete à SETRAM a realização de estudos, pesquisas e planejamento do sistema de transporte e mobilidade urbana do Estado do Rio de Janeiro, visando assegurar o desenvolvimento social e econômico do Estado, através de uma adequada infraestrutura de transportes racionalmente operada e que permita ao usuário a adoção do meio de locomoção mais adequado às suas necessidades. Também cabe à Secretaria prover os meios e providenciar a existência de um Plano Diretor de Transportes do Estado do Rio de Janeiro que discipline os investimentos públicos no setor de transportes e que busque soluções para a integração harmônica dos diversos modos, tendo em vista, ainda, a necessária articulação com os sistemas de transportes federais e municipais existentes no Estado.

Outro aspecto que compete à SETRAM é o estudo e promoção da construção das vias de circulação, bem como a implantação dos serviços de transporte indispensáveis ao atendimento das necessidades do Estado e de sua população, segundo a escala de prioridades definida, observando-se o que estabelece a Lei Federal nº 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Além dos pontos assinalados, também são de responsabilidade da SETRAM a administração, exploração e operação adequada dos serviços de transporte e terminais sob responsabilidade direta do Estado, bem como o zelo pela qualidade, segurança e eficiência desses serviços quando confiados, segundo qualquer modalidade em direito permitida, à iniciativa privada.

2.2. ORGANOGRAMA E ESTRUTURA

I - ÓRGÃOS DE ASSISTÊNCIA DIRETA E IMEDIATA AO SECRETÁRIO DE ESTADO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA	
1. GABINETE DO SECRETÁRIO	
1.1. ASSESSORIA JURÍDICA	
1.2. CHEFIA DE GABINETE	
1.2.1. SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA	
1.3. AUDITORIA	
1.4. CORREGEDORIA	
1.5. OUVIDORIA	
1.6. ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL	
1.7. ASSESSORIA DE SETORIAL DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO	
2. SUBSECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO	
2.1. ASSESSORIA TÉCNICA	
2.2. ASSESSORIA DE GOVERNANÇA	
2.3. ASSESSORIA DE RELAÇÕES INSTITUCIONAIS	
2.4. DEPARTAMENTO GERAL DE ADMINISTRAÇÃO E FINANÇAS	
2.4.1. COORDENADORIA DE GESTÃO DE CONTRATOS	
2.4.2. COORDENADORIA DE GESTÃO DE PESSOAS	
2.4.3. COORDENADORIA DE CONTABILIDADE	
2.4.4. COORDENADORIA DE ADMINISTRAÇÃO FINANCEIRA	
2.4.5. COORDENADORIA DE SERVIÇOS GERAIS	
2.4.6. COORDENADORIA DE MATERIAL E PATRIMÔNIO	
2.4.7. COORDENADORIA DE GESTÃO DOCUMENTAL	
2.4.8. ASSESSORIA DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO	

2. CONTEXTO INSTITUCIONAL

2.2. ORGANOGRAMA E ESTRUTURA

II - ÓRGÃOS ESPECÍFICOS VINCULADOS AO SECRETÁRIO DE ESTADO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA
3. SUBSECRETARIA DE INTEGRAÇÃO E BILHETAGEM
3.1. SUPERINTENDÊNCIA EXECUTIVA DE INTEGRAÇÃO
3.1.1. COORDENADORIA DE GESTÃO DO BILHETE ÚNICO INTERMUNICIPAL
3.1.2. COORDENADORIA DE GESTÃO DO VALE SOCIAL
3.1.3. COORDENADORIA DE GESTÃO DE PROJETOS E INFORMAÇÕES
4. SUBSECRETARIA DE LOGÍSTICA E MOBILIDADE
4.1. SUPERINTENDÊNCIA DE MOBILIDADE
4.1.1. COORDENADORIA DE LICITAÇÕES E CONTRATOS DE MOBILIDADE
4.1.2. COORDENADORIA DE PROJETOS E MOBILIDADE
4.1.3. COORDENADORIA DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO
4.1.4. ASSESSORIA DE TRANSPORTE AEROVIÁRIO REGIONAL
5. SUBSECRETARIA DE GOVERNANÇA DA ADMINISTRAÇÃO INDIRETA
III - ÓRGÃOS COLEGIADOS
CONSELHO ESTADUAL DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA – CETL
CONSELHO GESTOR DO PELC/RJ-2045 - PLANO ESTRATÉGICO DE LOGÍSTICA E CARGAS DO RIO DE JANEIRO
COMITÊ INTEGRADO DE GOVERNANÇA DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO – CIGTIC
COMITÊ DE GOVERNANÇA – CGSETRANS
COMISSÃO DE GESTÃO DE DOCUMENTAL

2.3 ENTIDADES VINCULADAS

CENTRAL LOGÍSTICA

A Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística (Central) é uma empresa pública, criada em 2001, resultante da cisão parcial da Companhia Fluminense de Trens Urbanos (Flumitrens), constituída pelo Estado do Rio de Janeiro em 1993, na forma de Lei nº 2.143.

Atualmente, a Central tem em suas responsabilidades a operação do bonde de Santa Teresa, a gestão do consórcio firmado com a empresa SuperVia e a operação do Teleférico do Complexo do Alemão, em vias de ser reativado.

Site: www.rj.gov.br/central

DETR RJ

O Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro (Detro-RJ), autarquia instituída pela Lei nº 1.221, de 06 de novembro de 1987, dotada de personalidade jurídica de direito público, patrimônio próprio, autonomia administrativa e financeira, rege-se pela referida lei, pelo presente Regimento e pelas demais normas de direito aplicáveis.

Possui como objetivo a concessão, permissão, autorização, planejamento, coordenação, fiscalização, inspeção, vistoria e administração dos serviços intermunicipais de transportes de passageiros por ônibus e serviço complementar em seus diferentes regimes.

Site: www.detro.rj.gov.br

AGETRANSP

A Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários, Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro (Agetransp) tem por finalidade exercer o poder regulatório, acompanhando, controlando e fiscalizando as concessões e permissões de serviços públicos concedidos de transportes no Estado do Rio de Janeiro.

Site: www.agetransp.rj.gov.br

2. CONTEXTO INSTITUCIONAL

RIOTRILHOS

A Companhia de Transportes Sobre Trilhos do Estado do Rio de Janeiro (Riotrilhos) é uma sociedade de economia mista, de capital fechado, integrante da Administração Indireta do Estado do Rio de Janeiro, resultante da cisão parcial da Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro – Metrô. A empresa tem por objetivo planejar, projetar e fiscalizar a construção e implantação de sistemas de transporte sobre trilhos no Estado, com vistas à concessão do referido serviço público ou à formação de parcerias público-privadas e atuar como representante técnico do Poder Concedente.

Site: www.rj.gov.br/riotrilhos

CODERTE

A Companhia de Desenvolvimento Rodoviário e Terminais do Estado do Rio de Janeiro (Coderte) é uma empresa de economia mista. A estatal tem sob sua responsabilidade a administração de terminais rodoviários na capital e no interior do Estado, sendo responsável pelo aprimoramento da mobilidade urbana no Estado, e tem por objetivo, ainda, oferecer segurança e conforto no embarque dos passageiros que transitam pelas rodoviárias.

Site: www.rj.gov.br/coderte

2.4. CANAIS DE OUVIDORIA

Os canais de ouvidoria são ferramentas essenciais para fortalecer a transparência, a participação cidadã e a melhoria contínua dos serviços públicos. Eles permitem que a população registre sugestões, reclamações, denúncias, elogios e solicitações, contribuindo para uma gestão mais eficiente e sensível às necessidades reais da sociedade. No Estado do Rio de Janeiro, os principais canais de ouvidoria incluem o site oficial da Ouvidoria Geral do Estado, as ouvidorias próprias dos órgãos e a plataforma Fala.BR (integrada ao sistema federal). Esses meios garantem que o cidadão tenha voz ativa na construção de políticas públicas mais eficazes e democráticas.

Sistema Ouverj

Portal da Ouvidoria do Governo do Estado do Rio de Janeiro.

Acesse: www.rj.gov.br/ouverj

Ouvidoria Setram

Ouvidoria da Secretaria de Transporte e Mobilidade Urbana.

Atendimento pelos telefones:
(21) 2333-8664 / (21) 2333-8665
E-mail:
setrans.ouvidoria@transportes.rj.gov.br

Fala BR

O Fala.BR é a Plataforma Integrada de Ouvidoria e Acesso à Informação do Poder Executivo Federal.

Por meio dela, é possível enviar pedidos de acesso à informação e registrar manifestações de ouvidoria junto aos órgãos e entidades.

Acesse: falabr.cgu.gov.br

3. AÇÕES SETRAM 2025

JANEIRO



- Governo do Estado assina contrato com Consórcio Barcas Rio.

FEVEREIRO



- Início da operação do sistema aquaviário pelo Consórcio Barcas Rio.

MARÇO



- Tarifa Linha Charitas do transporte aquaviário reduz de R\$ 21 para R\$ 7,70.
- Tarifa das Linhas Arariboia, Cocotá e Paquetá do transporte aquaviário reduz de R\$ 7,70 para R\$ 4,70.

ABRIL



- Governo do Estado dá início à retomada das obras da estação de metrô da Gávea, paralisadas há 10 anos.
- Barcas batem 2º recorde de passageiros transportados após redução da tarifa.

MAIO



- Transporte aquaviário registra mais um recorde de passageiros, com aumento de 18% no número de embarques em um só dia.

JUNHO



- Governo do Estado apresenta prévia do maior projeto de expansão metroviária do RJ.

JULHO



- Bondes de Santa Teresa superam recorde de passageiros transportados em 2024.

AGOSTO



- Início da retirada de água da estação Gávea do metrô.
- Governo do Estado investe R\$ 160 milhões em melhorias no sistema de trens urbanos.

SETEMBRO



- SETRAM inicia instalação da biometria facial nas **estações das barcas**.

OUTUBRO



- SETRAM inicia instalação da biometria facial nas **estações de metrô**.
- SETRAM comemora 190 anos do transporte aquaviário com lançamento de passeio turístico pela Baía de Guanabara.

NOVEMBRO



- SETRAM inicia instalação da biometria facial nas **estações de trem**.

DEZEMBRO



- O Governo do Estado anuncia a realização do certame para definição do novo operador para o sistema de trens urbanos, substituindo a companhia SuperVia.

4. CONTEXTO TERRITORIAL E DE INFRAESTRUTURA

4.1. CARACTERÍSTICAS DO ESTADO

O Estado do Rio de Janeiro, localizado na Região Sudeste do Brasil, abriga uma população de mais de 17 milhões de pessoas. É constituído por 92 municípios, agrupados em oito regiões de governo: Região Médio Paraíba, Região Centro-Sul Fluminense, Região Metropolitana, Região Norte Fluminense, Região Noroeste Fluminense, Região Serrana, Região Costa Verde e Região das Baixadas Litorâneas. Essas regiões são estabelecidas para orientar as ações de governo, com objetivo de desenvolver os municípios e melhorar as condições de vida de seus habitantes.

4.2. MAPA DA REDE DE TRANSPORTES ESTRUTURANTES DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO:



Serviços Services

TREM METROPOLITANO Metropolitan train	
SuperVia supervia.com.br • 0800 726 9494	supervia Trans Urbano
S Ramal Santa Cruz Santa Cruz Branch	D Ramal Deodoro Deodoro Branch
J Ramal Japeri Japeri Branch	P Extensão Paracambi Paracambi Extension
B Ramal Belford Roxo Belford Roxo Branch	L Ramal Saracuruna Saracuruna Branch
V Extensão Vila Inhomirim Vila Inhomirim Extension	G Extensão Guapimirim Guapimirim Extension

METRÔ Subway	
Metrorio metrorio.com.br • 0800 595 1111	METRÔ RIO
1 Linha 1 Line 1	2 Linha 2 Line 2
4 Linha 4 Line 4	
BARCAS Ferry Boat	
Consórcio Barcas Rio barcasrio.com.br • 0800 721 1012	BARCAS
A Linha Arariboia Arariboia Line	C Linha Charitas Charitas Line
P Linha Paqueta Paqueta Line	T Linha Cocotá Cocotá Line

BRT Bus Rapid Transit	
MOBI-Rio mobi-rio.rio.br • 1746	BRT HUBRIO
O Corredor TransOeste TransOeste Corridor	C Corredor TransCarica TransCarica Corridor
L Corredor TransOlimpica TransOlimpica Corridor	B Corredor TransBrasil TransBrasil Corridor
X Conexão BRT BRT Connection	
VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS (VLT) Light Rail Vehicle	
VLT Carioca vltrio.com.br	VLT CARIOCA
1 Linha 1 Line 1	2 Linha 2 Line 2
3 Linha 3 Line 3	4 Linha 4 Line 4



4.3 EXTENSÃO E CAPACIDADE DA INFRAESTRUTURA

Com uma extensão territorial de aproximadamente 43 mil km², o Estado do Rio de Janeiro é o menor da Região Sudeste e o terceiro mais populoso do país. É limitado por Minas Gerais e Espírito Santo ao norte, por São Paulo a sudoeste e pelo Oceano Atlântico a leste e sul, com um litoral de 636 km. Concentra uma malha urbana que conecta regiões metropolitanas, serranas, litorâneas e interioranas.

A infraestrutura de transporte do estado apresenta grande capacidade instalada, embora ainda enfrente desafios de modernização e ampliação. A rede ferroviária urbana conta com mais de 270 km de trilhos, enquanto o metrô possui cerca de 51 km de extensão, conectando importantes polos econômicos e turísticos da capital. Além disso, corredores expressos de BRT, sistemas municipais de ônibus e serviços intermunicipais de ônibus, vans e barcas reforçam a conectividade entre municípios. Os portos e uma extensa malha rodoviária estadual e federal ampliam a capacidade logística e de deslocamento.

TELEFÉRICO Cable Car

P Consórcio Rio Providência
1746.prefeitura.rio • 1746

1 Teleférico da Providência
Providência Cable Car

CORREDOR BHLS Buses with High Level of Service

O Consórcio TransOceânico
faleonibus.com.br • 0800 886 1000

1 Corredor TransOceânico
TransOceânico Corridor

Legenda *Legenda*

- Estação Station
- Estação de acesso gratuito Free access station
- Conexão gratuita entre serviços Free connection between services
- Integração gratuita entre modos de transporte - mediante cartão pré-pago Free integration between transport modes - using a prepaid card
- Integração tarifada entre modos de transporte Tariffed integration between transport modes
- Estação sem acessibilidade Station without accessibility
- Acesso gratuito - sem acessibilidade Free access - without accessibility
- Parada Stop

- Trecho em sentido único One-way stretch
- Trecho compartilhado com o tráfego Shared section with traffic
- Terminal rodoviário Bus station
- Aeroporto Airport
- Trecho de operação eventual Eventual operation section
- Distância a pé (em metros) Walking distance (in meters)
- Terminal de ônibus urbanos Urban bus terminal
- Terminal de cruzeiros Cruise terminal

5. ANÁLISE DA OPERAÇÃO POR MODO DE TRANSPORTE



5. ANÁLISE DA OPERAÇÃO POR MODO DE TRANSPORTE (ÔNIBUS E VANS)

5.1. ÔNIBUS E VANS INTERMUNICIPAIS

O Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro (Detro-RJ) é uma autarquia vinculada à Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade Urbana (Setram), instituída pela Lei Nº 1.221, de 06/11/87, responsável pela concessão, permissão, autorização, planejamento, coordenação, fiscalização, inspeção, vistoria e administração dos serviços intermunicipais de transportes de passageiros nos ônibus e vans.

Cabe ao DETRO-RJ o planejamento operacional, o cadastro e a autorização das linhas, o licenciamento e a vistoria da frota, bem como a fiscalização da prestação dos serviços, assegurando o cumprimento das normas técnicas, operacionais e de segurança.

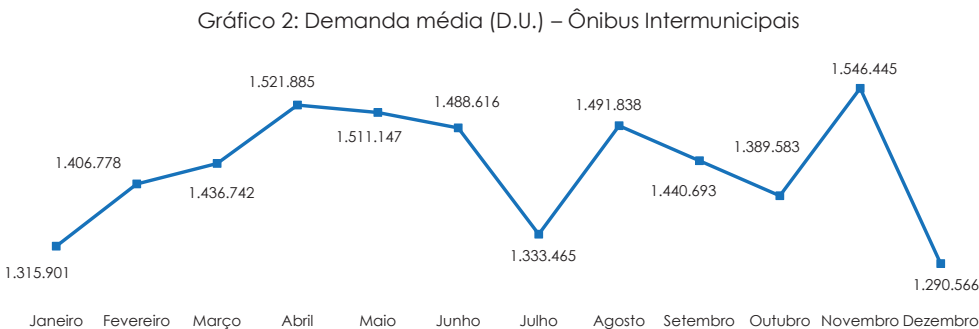
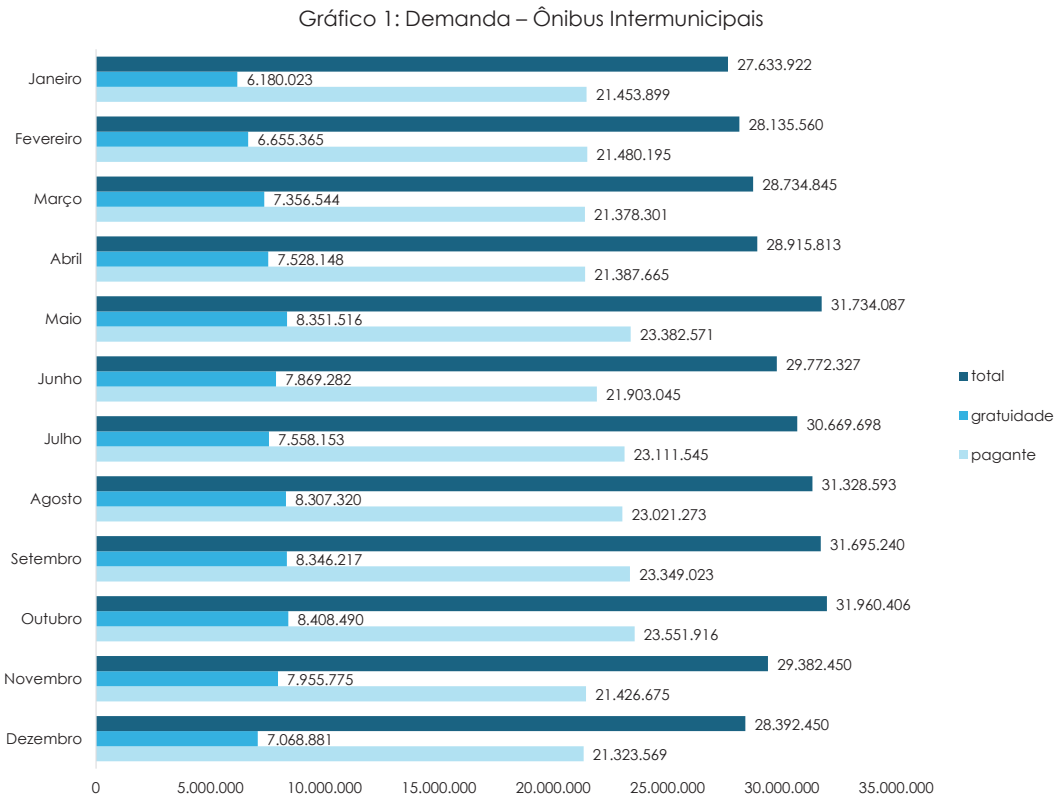
Para a supervisão e controle das atividades, são realizadas vistorias anuais dos ônibus e semestrais nas vans. Paralelamente, o Detro-RJ realiza operações regulares nos serviços de transporte rodoviário intermunicipal.



5. ANÁLISE DA OPERAÇÃO POR MODO DE TRANSPORTE (ÔNIBUS E VANS)

5.1.1. DEMANDA – ÔNIBUS

O Gráfico 1 ilustra a evolução da demanda total de passageiros (pagantes e gratuidades) nos ônibus intermunicipais ao longo de 2025. De forma complementar, o Gráfico 2 apresenta a demanda média em dias úteis no mesmo período.



5.1.2. DEMANDA – VANS

O Gráfico 3 apresenta a evolução da demanda de passageiros nas vans intermunicipais ao longo de 2025. Em complemento, o Gráfico 4 evidencia a demanda média observada em dias úteis no mesmo ano.

Gráfico 3: Demanda – Vans Intermunicipais

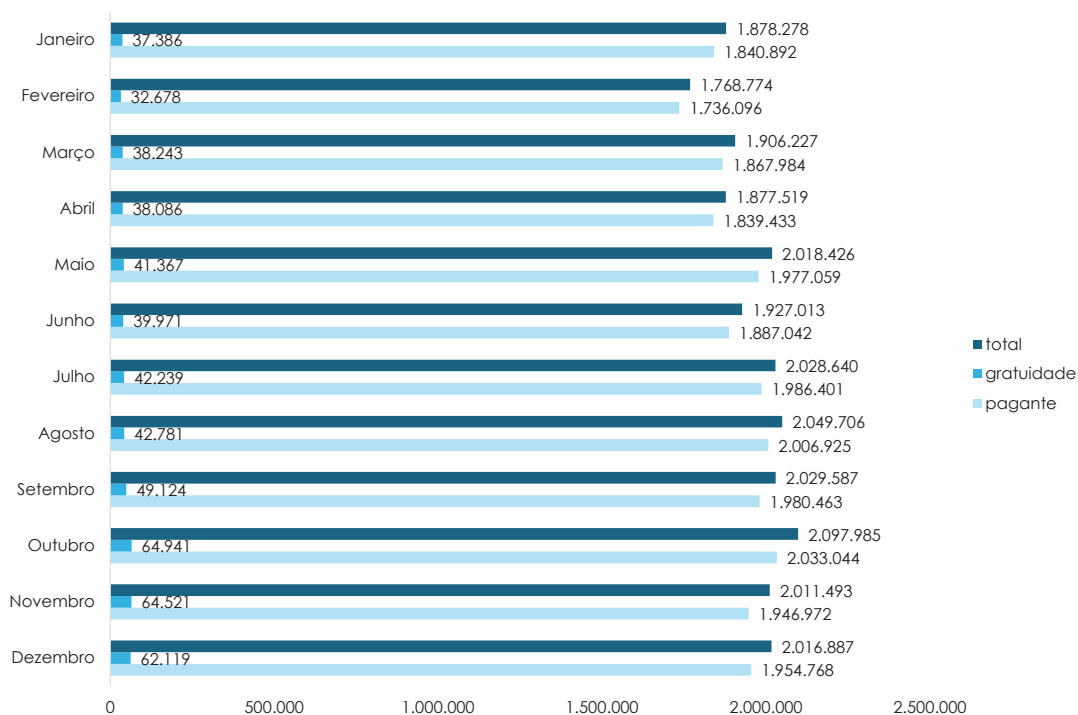
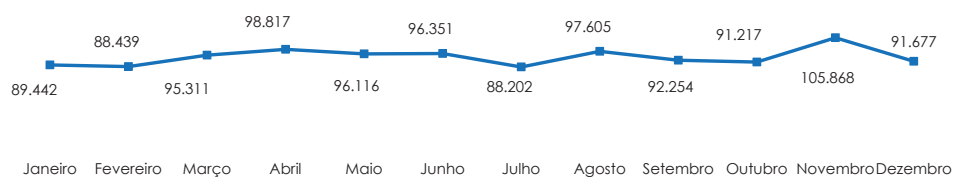
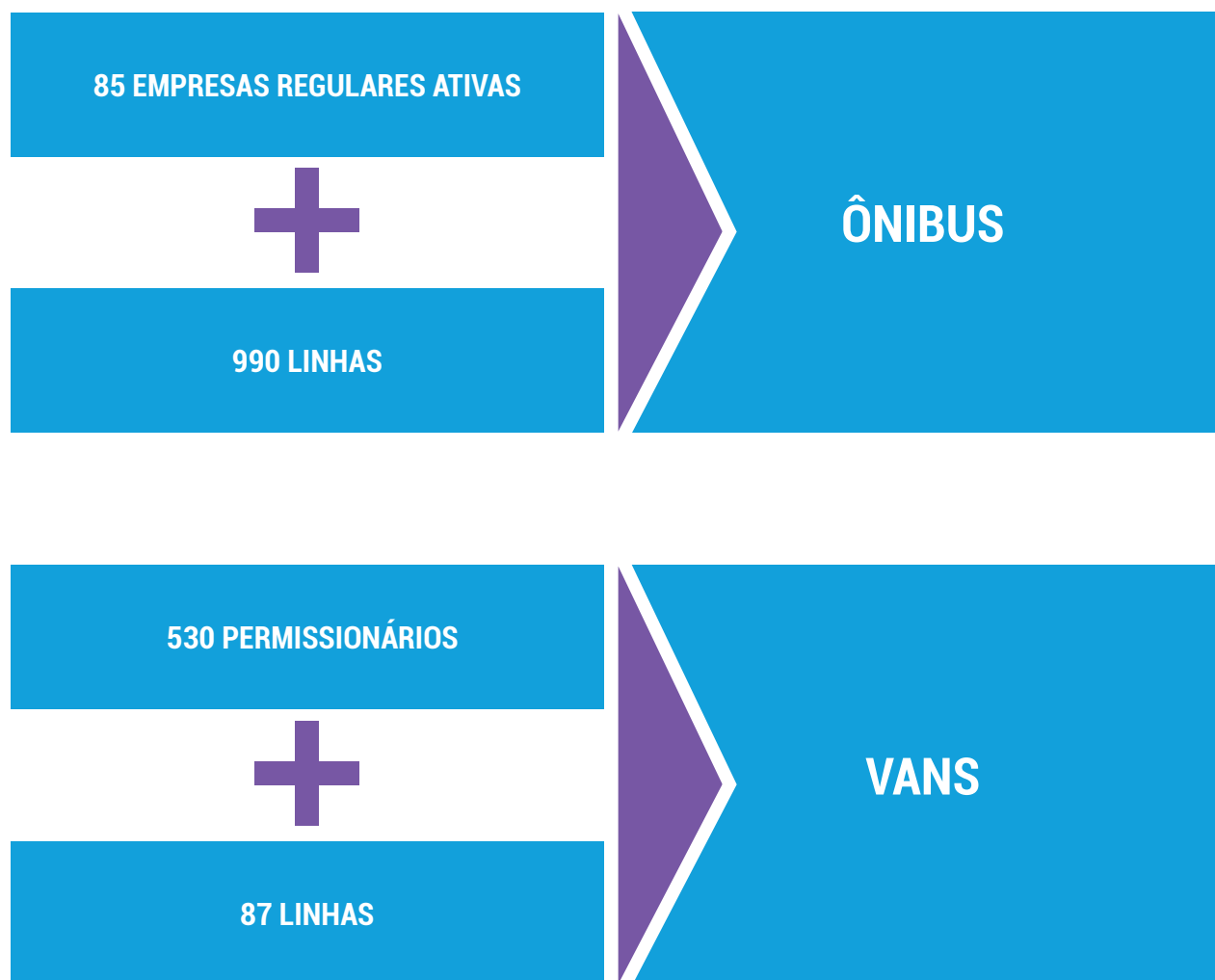


Gráfico 4: Demanda média (D.U) - Vans Intermunicipais



5. ANÁLISE DA OPERAÇÃO POR MODO DE TRANSPORTE (ÔNIBUS E VANS)

5.1.3. OFERTAS – ÔNIBUS E VANS



5.1.4. TARIFAS – ÔNIBUS E VANS EM 2025

As tarifas dos serviços de ônibus e vans intermunicipais do Estado do Rio de Janeiro estão disponíveis para consulta no site oficial do Detro, por meio do endereço:

www.detro.rj.gov.br/operacao/tarifas



5. ANÁLISE DA OPERAÇÃO POR MODO DE TRANSPORTE (BARCAS)

5.2. BARCAS

A operação do transporte aquaviário teve início em 1835, com gestão direta da Administração Pública, através da Companhia de Navegação do Estado do Rio de Janeiro (CONERJ).

Em 1998, a CONERJ foi adquirida pelo consórcio BARCAS S/A e, em 2012, seu controle acionário foi transferido para o Grupo CCR, rebatizando o nome para CCR Barcas.

Em fevereiro de 2025, foi firmado o Contrato nº 001/2025 entre a SETRAM e o Consórcio Barcas Rio. Na nova fase do transporte aquaviário, a prestação de serviço passou para a responsabilidade do Estado, com apoio técnico do Consórcio ao Serviço Público de Transporte Aquaviário de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro (SPTA).

O prazo de vigência do contrato é de 5 (cinco) anos, contados a partir de fevereiro de 2025 até dezembro de 2029.



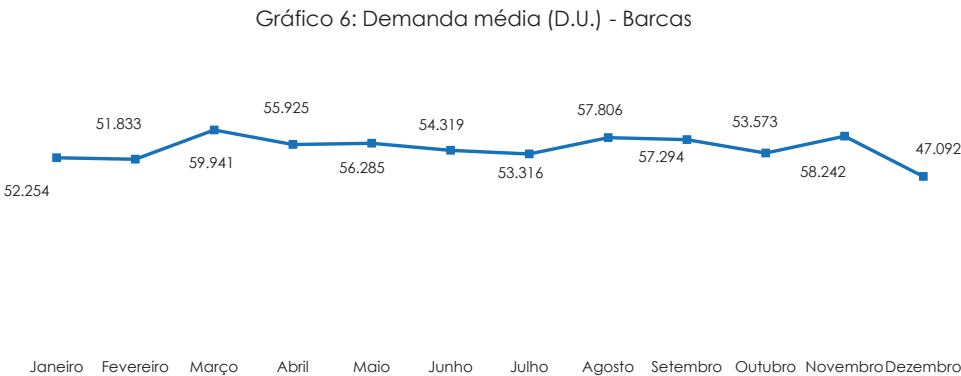
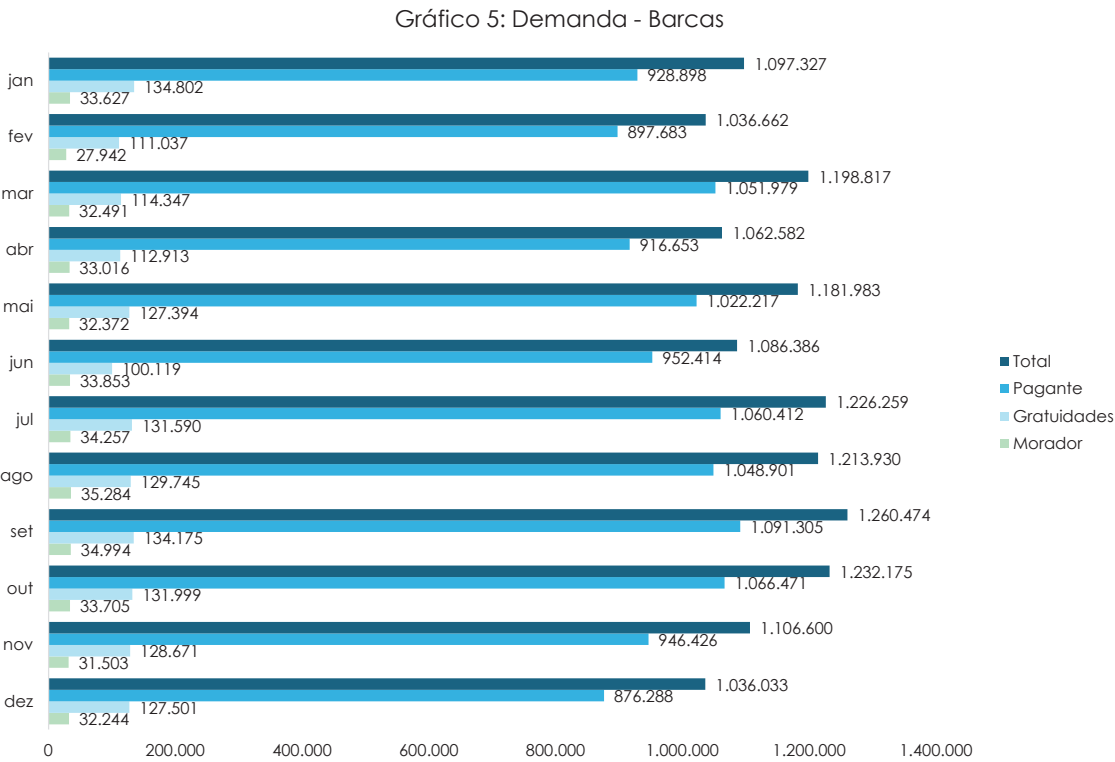
5.2.1. MODELO DE CONTRATO - LINHA DO TEMPO



5. ANÁLISE DA OPERAÇÃO POR MODO DE TRANSPORTE (BARCAS)

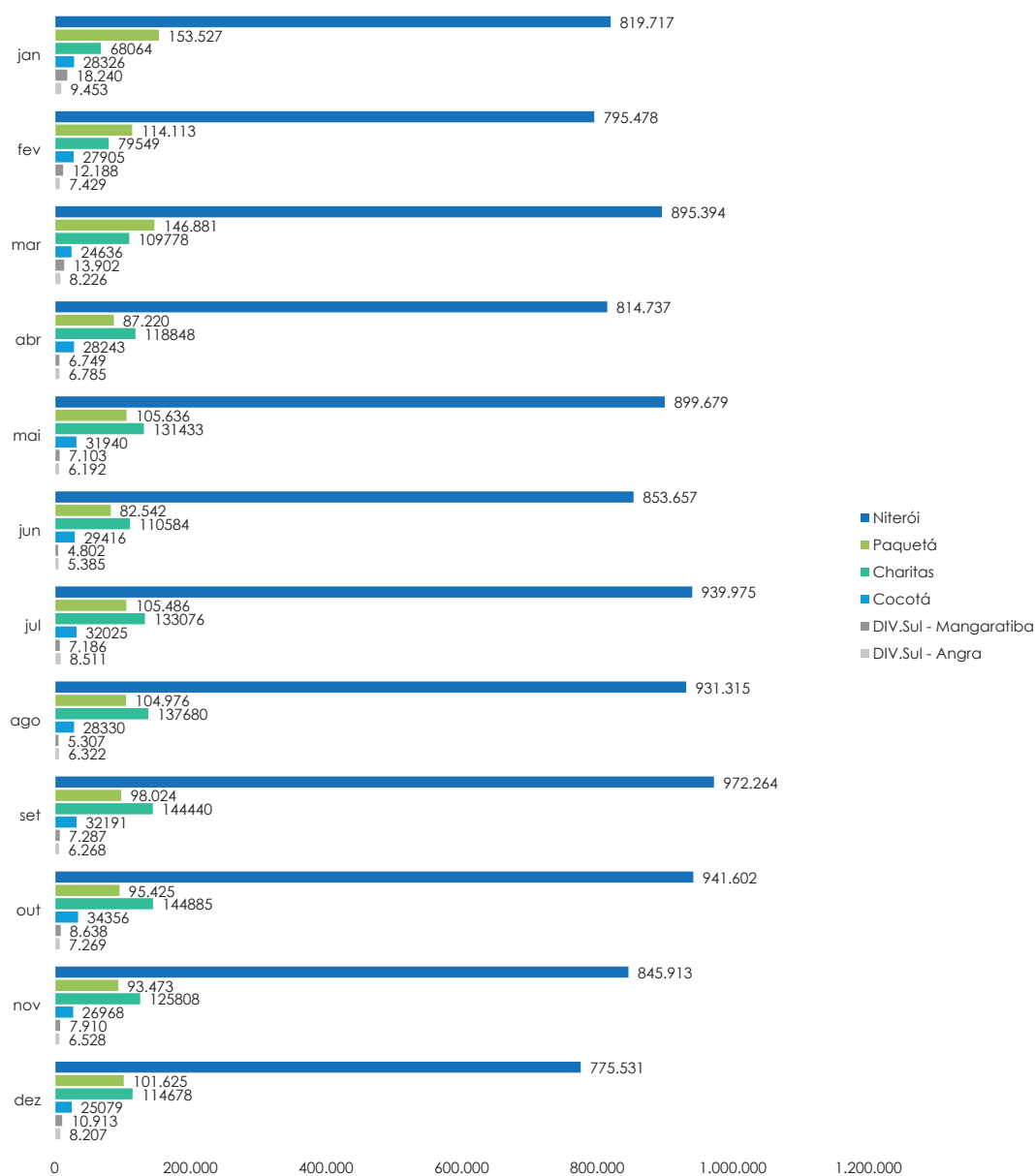
5.2.2. DEMANDA – BARCAS

O Gráfico 5 retrata a evolução da demanda de passageiros no sistema de barcas ao longo de 2025. De forma complementar, o Gráfico 6 apresenta a demanda média registrada em dias úteis no mesmo período.



O Gráfico 7 apresenta a evolução da demanda total de passageiros, desagregada por linha, ao longo do ano de 2025.

Gráfico 7: Demanda por Linha nas barcas



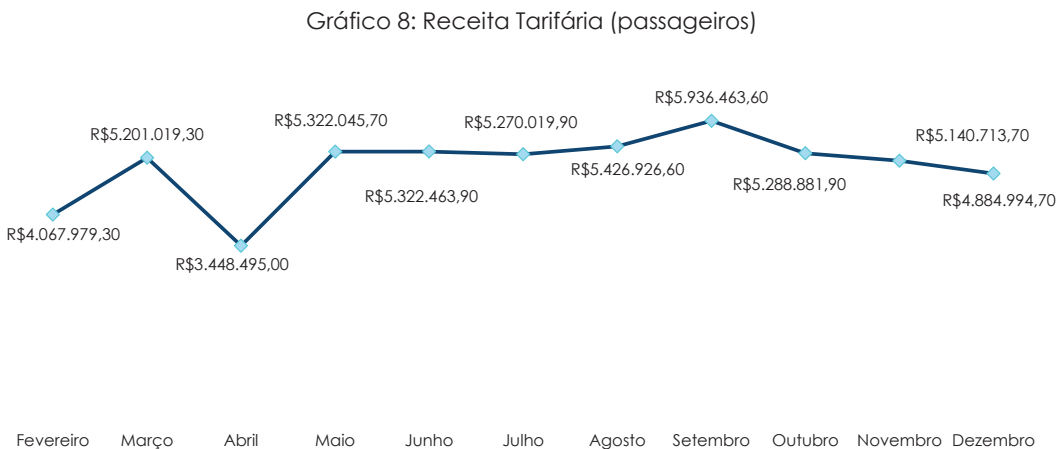
5. ANÁLISE DA OPERAÇÃO POR MODO DE TRANSPORTE (BARCAS)

5.2.3. DADOS – BARCAS

No modelo vigente de contrato, no qual a prestação do Serviço Público de Transporte Aquaviário de Passageiros encontra-se sob responsabilidade do Estado, destaca-se a relevância dos mecanismos de fiscalização, da medição mensal dos serviços e do acompanhamento sistemático dos dados operacionais e financeiros. Esses instrumentos contribuem para o aprimoramento da eficiência operacional do sistema e para o fortalecimento da transparência na disponibilização das informações.

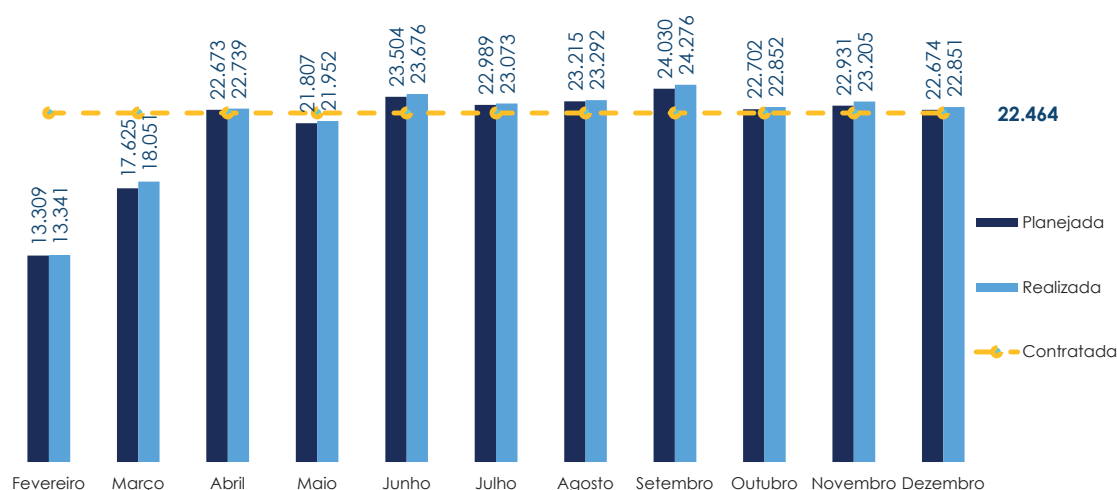
Nesse contexto, encontram-se disponíveis dados relativos à receita tarifária, às milhas náuticas navegadas, aos custos operacionais, bem como a outros indicadores estratégicos. Tais informações constituem a base para a análise de desempenho do serviço e serão apresentadas e examinadas nos tópicos subsequentes deste anuário.

O Gráfico 8 apresenta a Receita Tarifária e demonstra a evolução dos valores arrecadados ao longo do período de fevereiro a dezembro de 2025, permitindo observar o comportamento da demanda pagante.



O Gráfico 9 apresenta a comparação entre as milhas náuticas realizadas, as milhas planejadas e as milhas contratadas, discriminadas mês a mês, permitindo avaliar o grau de aderência da operação às metas estabelecidas em contrato e ao planejamento operacional.

Gráfico 9: Milhas Náuticas



A análise do gráfico acima demonstra uma recuperação operacional a partir de abril, após os dois primeiros meses do período analisado, com aproximação progressiva entre as milhas realizadas, planejadas e contratadas.

Na maior parte do tempo, as milhas efetivamente realizadas mantêm-se próximas da referência contratual (22.464), com registros pontuais de superação do planejamento, especialmente no intervalo central do ano.

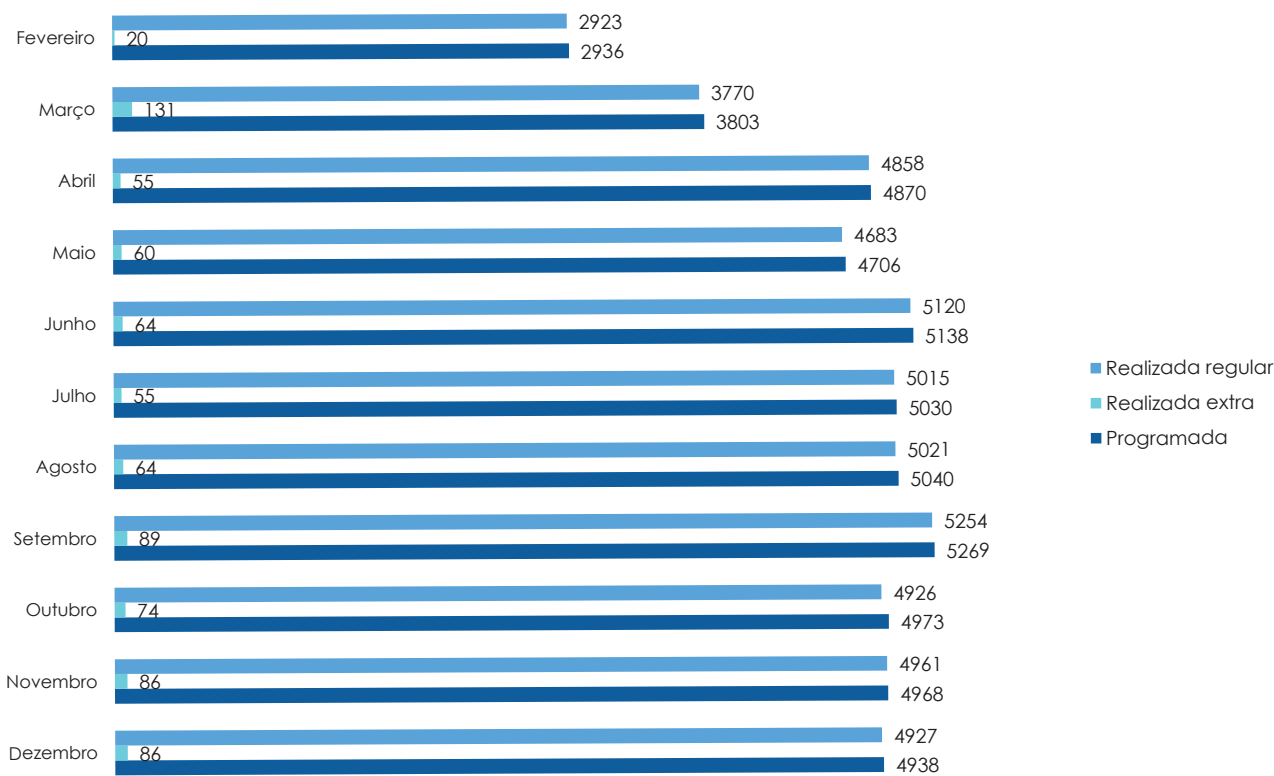
Esse comportamento indica maior estabilidade e regularidade da operação ao longo do período, além de evidenciar a capacidade do sistema de ajustar sua oferta às diretrizes contratuais e operacionais estabelecidas.

5. ANÁLISE DA OPERAÇÃO POR MODO DE TRANSPORTE (BARCAS)

5.2.3. DADOS – BARCAS

O Gráfico 10 apresenta a comparação entre as viagens programadas, viagens realizadas da grade regular e viagens extras realizadas entre os meses de fevereiro e dezembro de 2025.

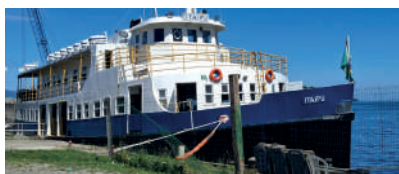
Gráfico 10: Viagens Programadas x Realizadas



5.2.4. OFERTAS – BARCAS



5 ESTAÇÕES NA BAÍA DE GUANABARA

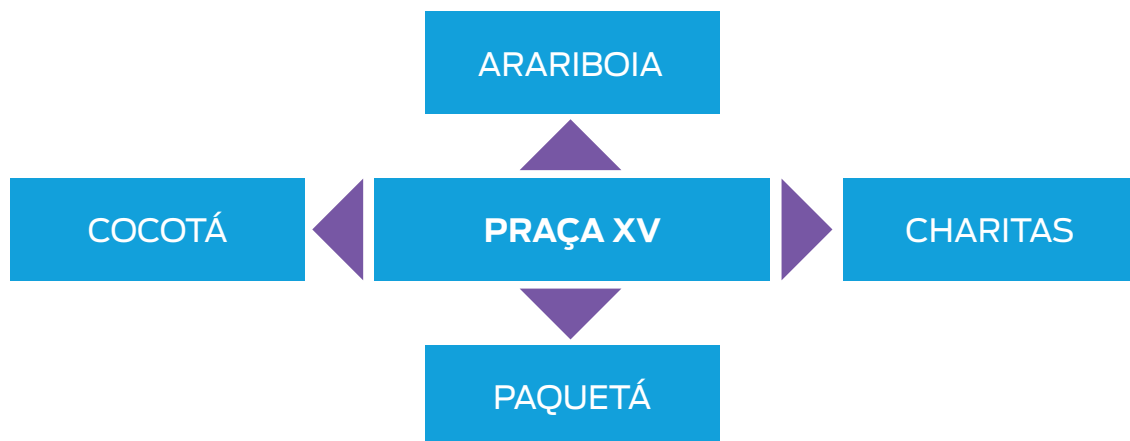


**3 PONTOS DE ATRACAÇÃO
NA BAÍA DE ILHA GRANDE**



17 EMBARCAÇÕES

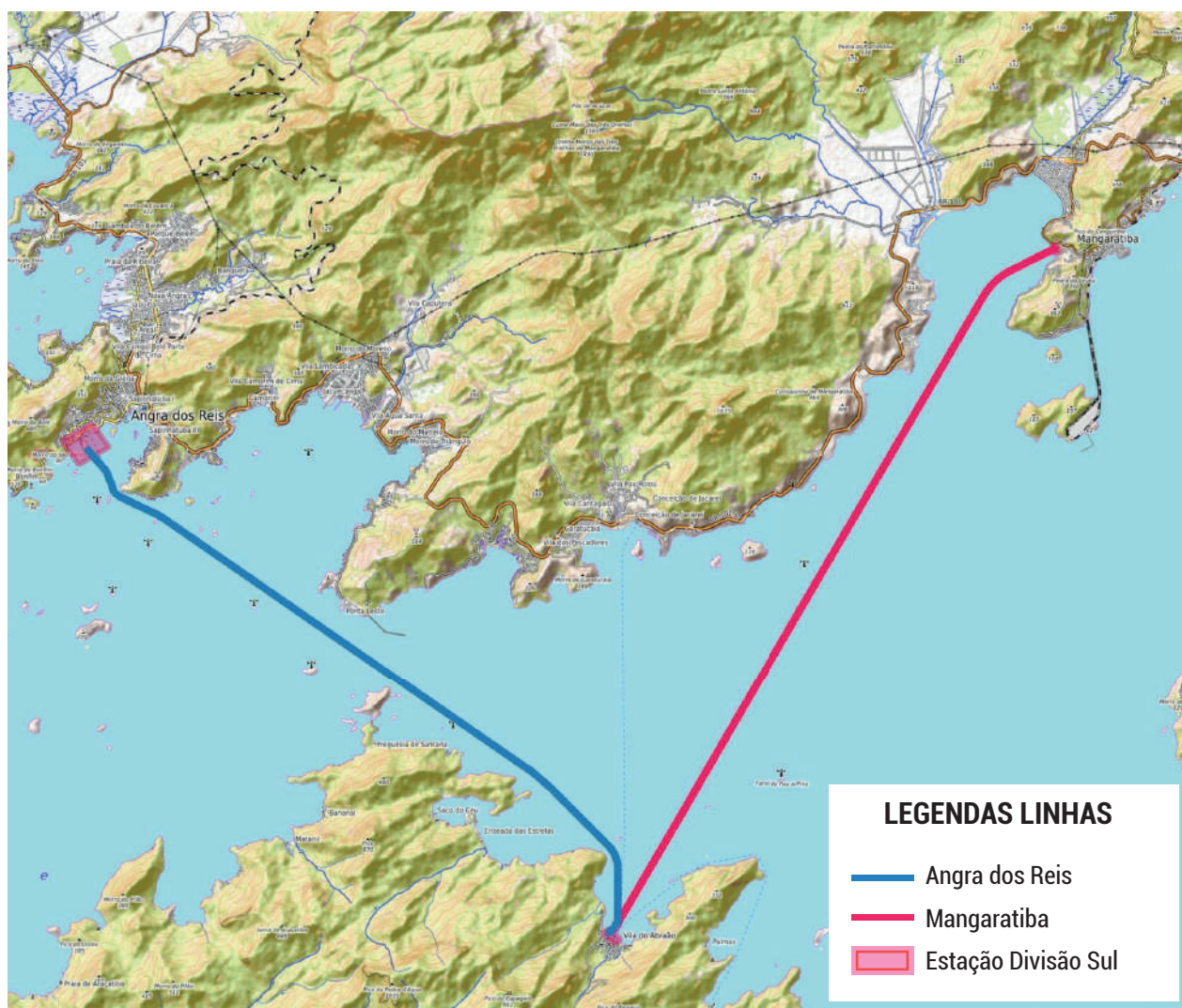
As linhas operadas na Baía de Guanabara possuem origem/destino na Estação Praça XV.



5. ANÁLISE DA OPERAÇÃO POR MODO DE TRANSPORTE (BARCAS)

5.2.4. OFERTAS – BARCAS

Pontos de atracação na Baía de Ilha Grande:



5.2.4. OFERTAS – BARCAS



**PÃO DE AÇÚCAR
CORCOVADO
ITACOATIARA**

CATAMARÃ – US 2000



**ILHA GRANDE
ANGRA DOS REIS**

MONOCASCO – INACE 500



**GÁVEA I
INGÁ II
URCA III
NEVES V**

CATAMARÃ – HC18

5. ANÁLISE DA OPERAÇÃO POR MODO DE TRANSPORTE (BARCAS)

5.2.4. OFERTAS – BARCAS

EMBARCAÇÕES:



**BRIZAMAR
CHARITAS
ITAIPU**

**MONOCASCO
TRADICIONAL 500 E 1000**



**APOLO I
ZEUS I
NETUNO I**

CATAMARÃ – MC25



**HARPIA
FALCÃO**

CT - 18

5.2.5. INDICADORES DE DESEMPENHO – BARCAS

Os indicadores de desempenho do serviço público de transporte aquaviário apresentados visam avaliar, de forma integrada, a eficiência operacional, a pontualidade, a regularidade da oferta, a confiabilidade do serviço e a percepção dos usuários quanto à qualidade dos serviços prestados.

1. ICPV – ÍNDICE DO CUMPRIMENTO DA PROGRAMAÇÃO DE VIAGENS

2. ICPVQ – ÍNDICE DO CUMPRIMENTO DA PROGRAMAÇÃO DE VIAGENS NOS PICOS

3. ICPH – ÍNDICE DO CUMPRIMENTO DA PROGRAMAÇÃO DE HORÁRIOS

4. ITP – ÍNDICE DO TEMPO DE PERCURSO

5. ICIE – ÍNDICE DO CUMPRIMENTO DO INTERVALO ENTRE EMBARCAÇÕES

IQS – ÍNDICE DE QUALIDADE DO SERVIÇO

5. ANÁLISE DA OPERAÇÃO POR MODO DE TRANSPORTE (BARCAS)

5.2.5. INDICADORES DE DESEMPENHO – BARCAS

1. ICPV

Mede a relação entre as partidas efetivamente realizadas no terminal e as partidas programadas, refletindo o desempenho da própria operação, na qual ocorrências e falhas podem impactar o serviço programado.

2. ICPVQ

Mede a relação entre as partidas efetivamente realizadas no terminal durante o horário de pico e as partidas programadas, refletindo o desempenho da própria operação, na qual ocorrências e falhas podem impactar o serviço programado.

3. ICPH

Mede o cumprimento da grade de horários divulgada aos usuários no que diz respeito à pontualidade das viagens programadas.

4. ITP

Mede a confiabilidade da operação do transporte, analisando a duração de tempo real das viagens em relação ao tempo programado.

5. ICIE

Mede o cumprimento dos intervalos entre as embarcações divulgados aos usuários em relação à regularidade das viagens programadas nos períodos de pico matutino e vespertino nas linhas Praça XV–Arariboia e Praça XV–Charitas.

6. IQS

Avalia a percepção dos usuários em relação à qualidade dos serviços prestados, considerando tanto a “Qualidade do Serviço Geral” quanto, separadamente, à qualidade dos diversos fatores que compõem os serviços. Essa avaliação deve ser realizada observando os aspectos tangíveis, de confiabilidade, de receptividade e de garantia.

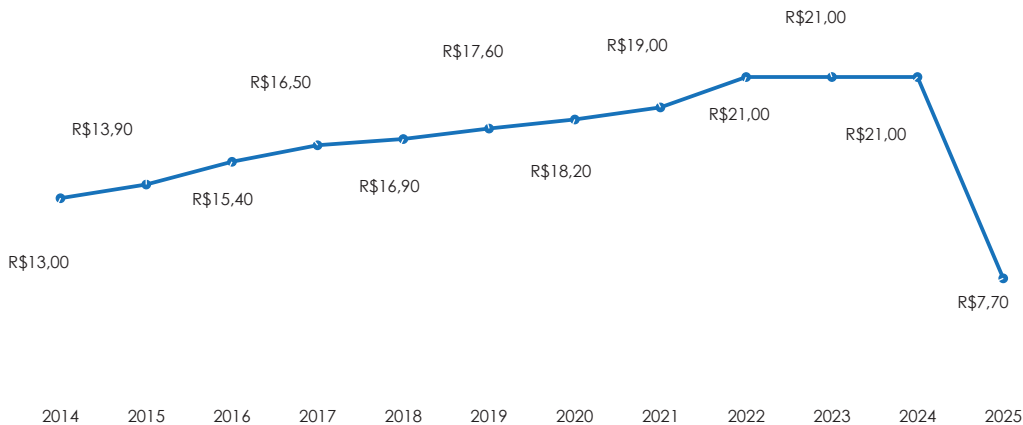
5.2.6. TARIFAS – EVOLUÇÃO TARIFÁRIA BARCAS

Os Gráficos 11 e 12 apresentam a evolução das tarifas praticadas nas linhas Praça XV e Charitas, respectivamente, ao longo do período exposto.

Gráfico 11: Tarifa Barcas Praça XV (R\$)



Gráfico 12: Tarifa Barcas Charitas (R\$)



5. ANÁLISE DA OPERAÇÃO POR MODO DE TRANSPORTE (METRÔ)

5.3. METRÔ

Concessionária responsável por operar o metrô na cidade do Rio de Janeiro desde março de 1979.

Possui uma malha metroviária com 51 quilômetros, dividida em três linhas, 41 estações e 14 pontos de integração.

Contrato de Concessão foi originalmente firmado em 1998, tendo como poder concedente o Governo do Estado do Rio de Janeiro, por intermédio de seus órgãos competentes, e como concessionária a empresa Opportrans Concessão Metroviária S.A., atualmente denominada Concessão Metroviária do Rio de Janeiro S.A. – MetrôRio.

Prazo de vigência original do contrato foi fixado em 20 (vinte) anos, com início em 1998 e término previsto para 2018.

Prazo da concessão prorrogado, resultando na vigência atualmente estabelecida até o ano de 2048.

Entre os principais aditivos contratuais existentes, destaca-se aquele relacionado à implantação e operação da Linha 4, que conectou a Zona Sul à Barra da Tijuca, ampliando significativamente a cobertura territorial do sistema metroviário.



5.3.1. MODELO DE CONTRATO - LINHA DO TEMPO



5. ANÁLISE DA OPERAÇÃO POR MODO DE TRANSPORTE (METRÔ)

5.3.2. DEMANDA – METRÔ

O Gráfico 13 apresenta a evolução da demanda de passageiros no sistema metroviário ao longo de 2025. De forma complementar, o Gráfico 14 evidencia a demanda média registrada em dias úteis no mesmo ano.

Gráfico 13: Demanda - Metrô

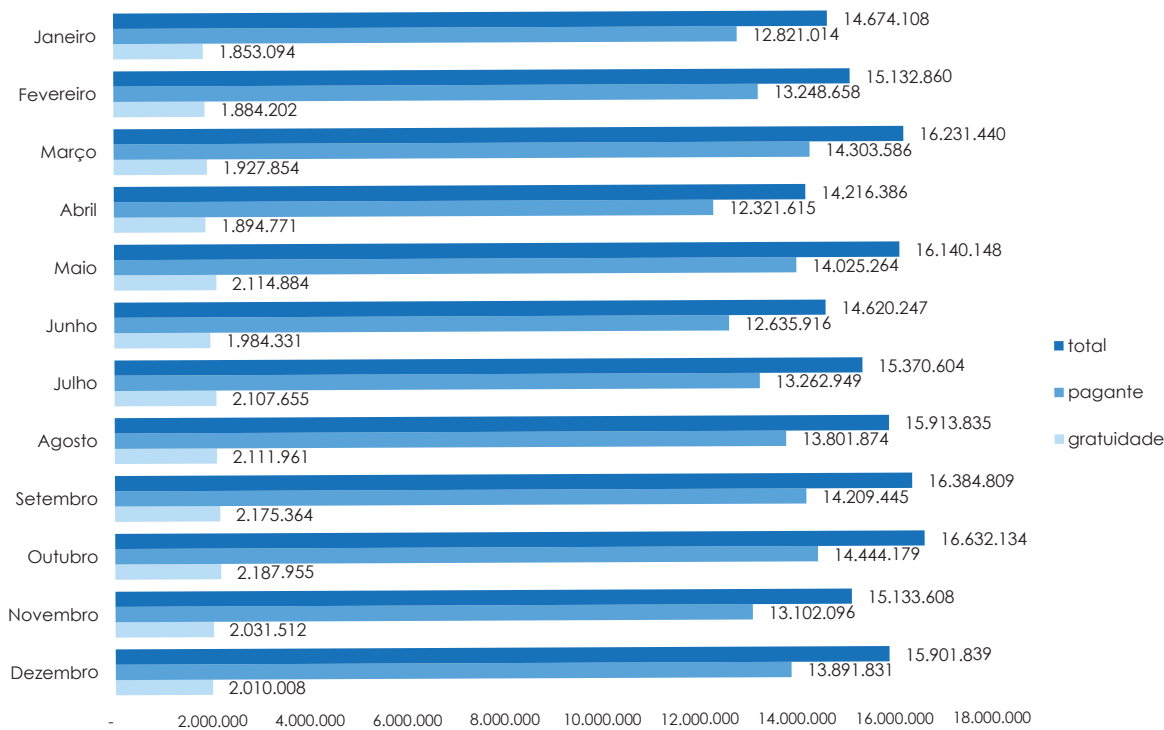
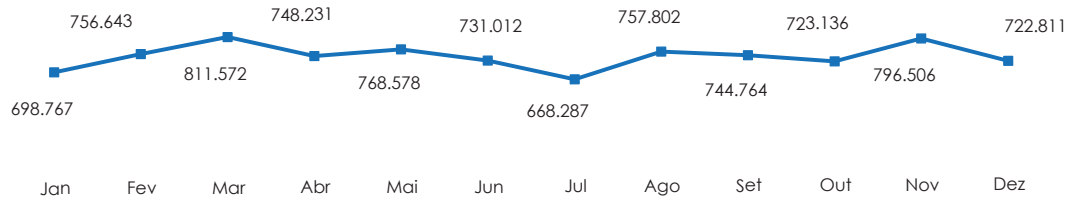


Gráfico 14: Demanda Média (D.U.) - Metrô



5.3.3. OFERTAS – METRÔ



- Linha 1: Uruguai – General Osório
- Linha 2: Pavuna - Botafogo
- Linha 4: General Osório - Jardim Oceânico



5. ANÁLISE DA OPERAÇÃO POR MODO DE TRANSPORTE (METRÔ)



5.3.4. INDICADORES DE DESEMPENHO – METRÔ

Os indicadores de desempenho apresentados visam avaliar, de forma integrada, a eficiência operacional, a regularidade da oferta, a confiabilidade do sistema e a percepção dos usuários quanto à qualidade dos serviços prestados.

1. ICPO – ÍNDICE DO CUMPRIMENTO DA PROGRAMAÇÃO DA OFERTA

2. IRT – ÍNDICE DE REGULARIDADE DO INTERVALO ENTRE TRENS

3. ION – ÍNDICE DE OCORRÊNCIAS NOTÁVEIS

4. ICD – ÍNDICE COMPOSTO DE DESEMPENHO

5. IQS – ÍNDICE DE QUALIDADE DE SERVIÇOS

5. ANÁLISE DA OPERAÇÃO POR MODO DE TRANSPORTE (METRÔ)

5.3.4. INDICADORES DE DESEMPENHO – METRÔ

1. ICPO

Mede a relação entre as partidas efetivamente realizadas no terminal e as partidas programadas, refletindo o desempenho da operação nas situações em que ocorrências e falhas podem interferir no serviço programado.

2. IRIT

Mede a variação dos intervalos entre trens nos períodos mais críticos do dia (picos da manhã e da tarde). A regularidade dos intervalos entre trens representa a regularidade da oferta de serviço.

3. ION

Avalia o número de ocorrências que provocaram atrasos iguais ou superiores a 5 minutos.

4. ICD

Avalia o desempenho da Concessionária, através da consolidação dos principais parâmetros operacionais e de qualidade do sistema.

5. IQS

Mede a qualidade dos serviços prestados pelo sistema metroviário a partir da percepção dos usuários, obtida por meio de pesquisas de opinião.

5.3.5. TARIFAS – EVOLUÇÃO TARIFÁRIA METRÔ

O gráfico 15 apresenta a evolução da tarifa do sistema metroviário ao longo dos anos, a partir de 1998.

Gráfico 15: Tarifa Metrô (R\$)



Para o pagamento da tarifa no MetrôRio, são aceitos os cartões Jaé e Riocard em todas as estações, assim como bilhetes por QR Code, incluindo a passagem unitária. Adicionalmente, há a opção de pagamento por aproximação, por meio de cartões de crédito e débito e dispositivos com tecnologia NFC.

5. ANÁLISE DA OPERAÇÃO POR MODO DE TRANSPORTE (TREM)

5.4. SUPERVIA

Concessionária responsável por operar os trens urbanos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro desde novembro de 1998.

O sistema ferroviário atende importantes corredores de deslocamento, conectando a capital fluminense a diversos municípios da Região Metropolitana, contribuindo para a integração territorial e o acesso da população a oportunidades de trabalho, educação e serviços.

Os municípios abrangidos são: Rio de Janeiro, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Nilópolis, Mesquita, Queimados, São João de Meriti, Belford Roxo, Japeri, Magé, Paracambi e Guapimirim.

A operação da SuperVia envolve a gestão da infraestrutura ferroviária, do material rodante e dos serviços prestados aos usuários, com foco na eficiência operacional e na oferta de um serviço ferroviário urbano integrado à mobilidade da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.



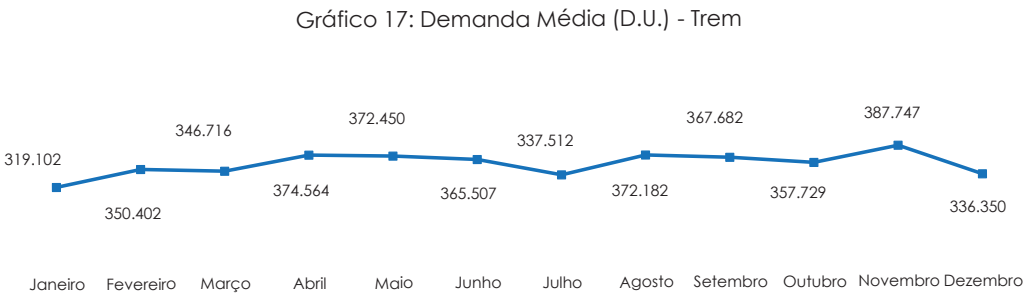
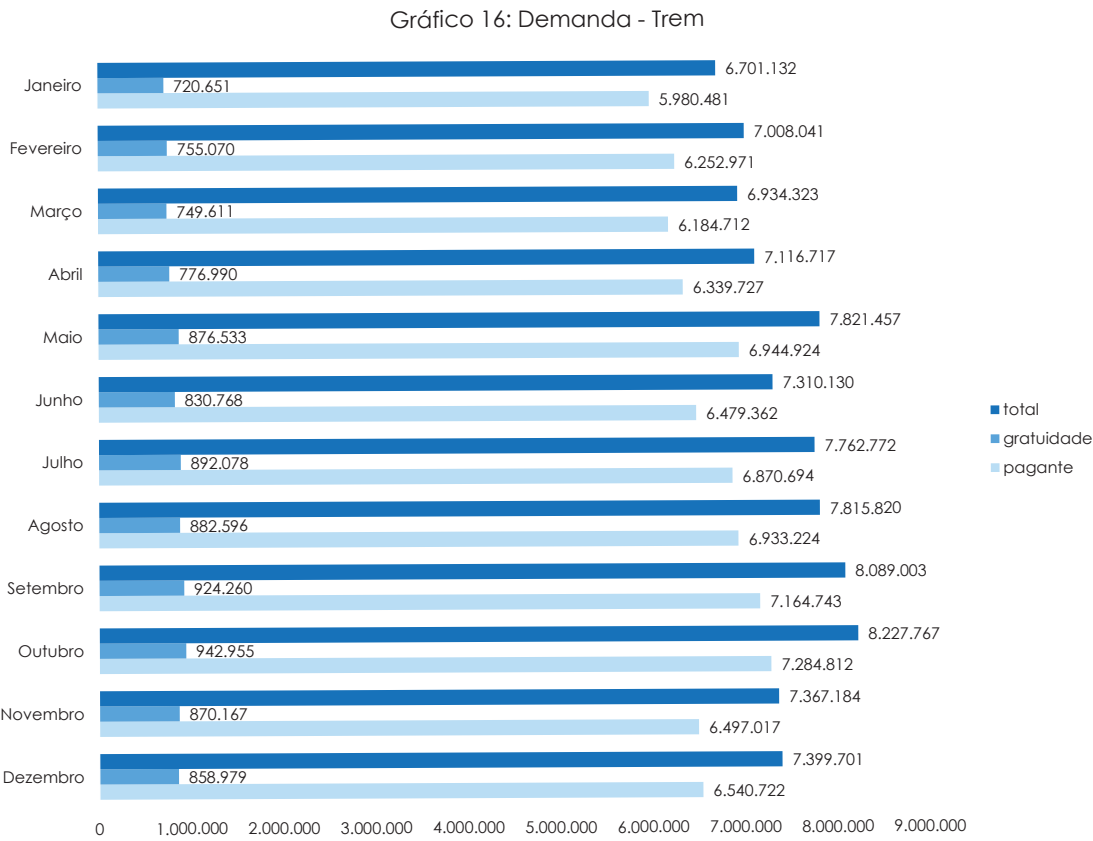
5.4.1. MODELO DE CONTRATO - LINHA DO TEMPO



5. ANÁLISE DA OPERAÇÃO POR MODO DE TRANSPORTE (TREM)

5.4.2. DEMANDA – TREM

O Gráfico 16 apresenta a evolução da demanda no sistema ferroviário ao longo de 2025, contemplando passageiros pagantes e gratuidades. Em complemento, o Gráfico 16 evidencia a demanda média registrada em dias úteis no mesmo período.



5.4.3. OFERTAS – TREM



O percurso atravessa o Rio de Janeiro e mais 11 municípios da Região Metropolitana.



5.4.4. INDICADORES DE DESEMPENHO – TREM

Os indicadores de desempenho previstos no Contrato de Concessão têm como objetivo avaliar de forma integrada a eficiência operacional e a qualidade dos serviços prestados.

1. ICPO – ÍNDICE DO CUMPRIMENTO DA PROGRAMAÇÃO DA OFERTA

2. IRIT – ÍNDICE DE REGULARIDADE DO INTERVALO ENTRE TRENS

3. ION – ÍNDICE DE OCORRÊNCIAS NOTÁVEIS

4. IQS – ÍNDICE DE QUALIDADE DE SERVIÇOS

5. ANÁLISE DA OPERAÇÃO POR MODO DE TRANSPORTE (TREM)

5.4.4. INDICADORES DE DESEMPENHO – TREM

1. ICPO

Mede a relação entre as partidas efetivamente realizadas no terminal e as partidas programadas, refletindo o desempenho da própria operação nas situações em que ocorrências e falhas podem interferir no serviço programado.

2. IRIT

Mede a variação dos intervalos entre trens nos períodos mais críticos do dia (picos da manhã e da tarde). A regularidade dos intervalos entre trens representa a regularidade da oferta de serviço.

3. ION

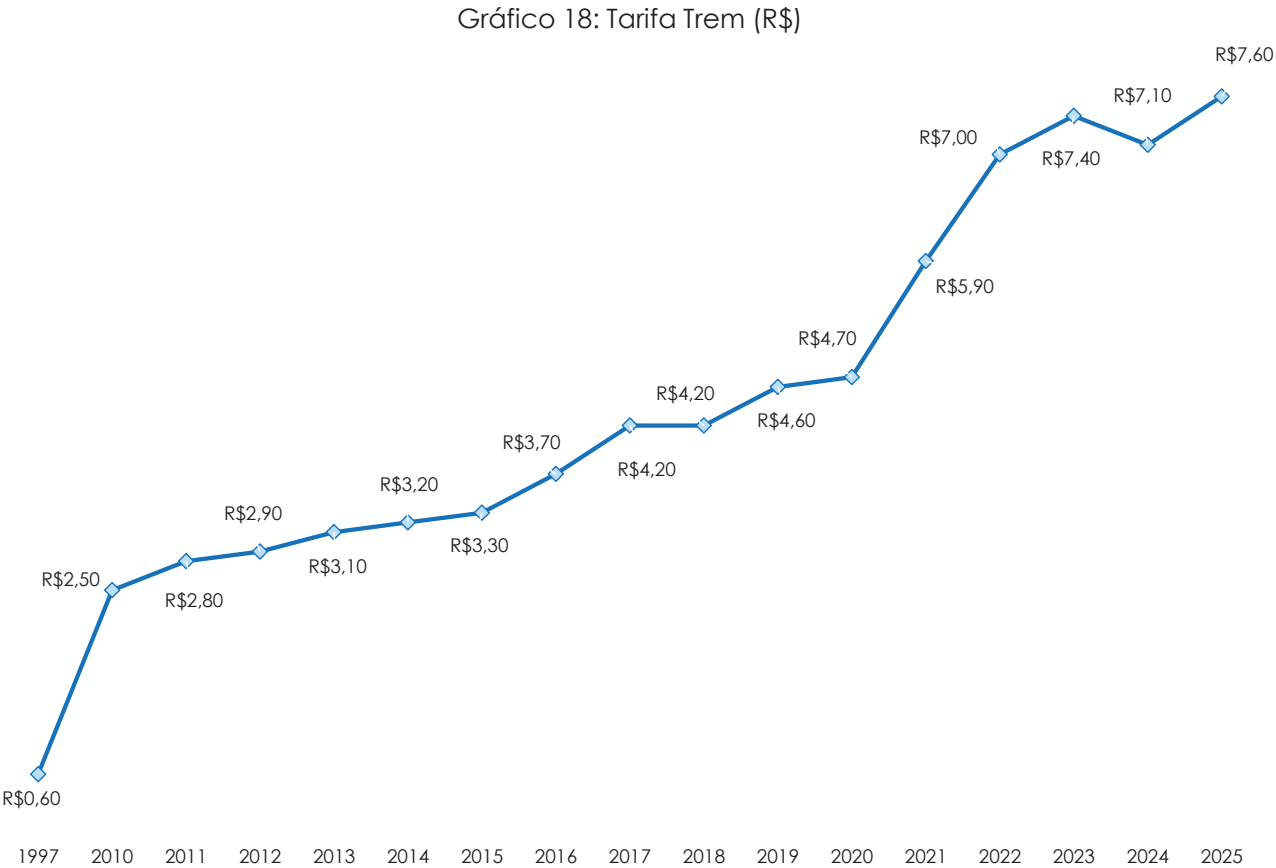
Avalia o número de ocorrências que provocaram atrasos iguais ou superiores a 5 minutos.

4. IQS

Avalia o desempenho da Concessionária, através da consolidação dos principais parâmetros operacionais e de qualidade do sistema.

5.4.5. TARIFAS – EVOLUÇÃO TARIFÁRIA TREM

A evolução das tarifas do sistema ferroviário reflete a busca pela preservação do equilíbrio econômico-financeiro do serviço e de sua sustentabilidade operacional. A análise histórica dos reajustes tarifários constitui, assim, um importante instrumento para a compreensão da dinâmica do sistema. Nesse contexto, o Gráfico 18 apresenta a evolução tarifária do trem ao longo dos anos, permitindo a visualização dos reajustes aplicados desde o ano de 1997.



5. ANÁLISE DA OPERAÇÃO POR MODO DE TRANSPORTE (BONDE)

5.5. BONDE

O sistema de bondes do bairro de Santa Teresa, na cidade do Rio, constitui um dos mais tradicionais modos de transporte urbano do Estado do Rio de Janeiro, caracterizando-se simultaneamente como serviço público de mobilidade e patrimônio cultural.

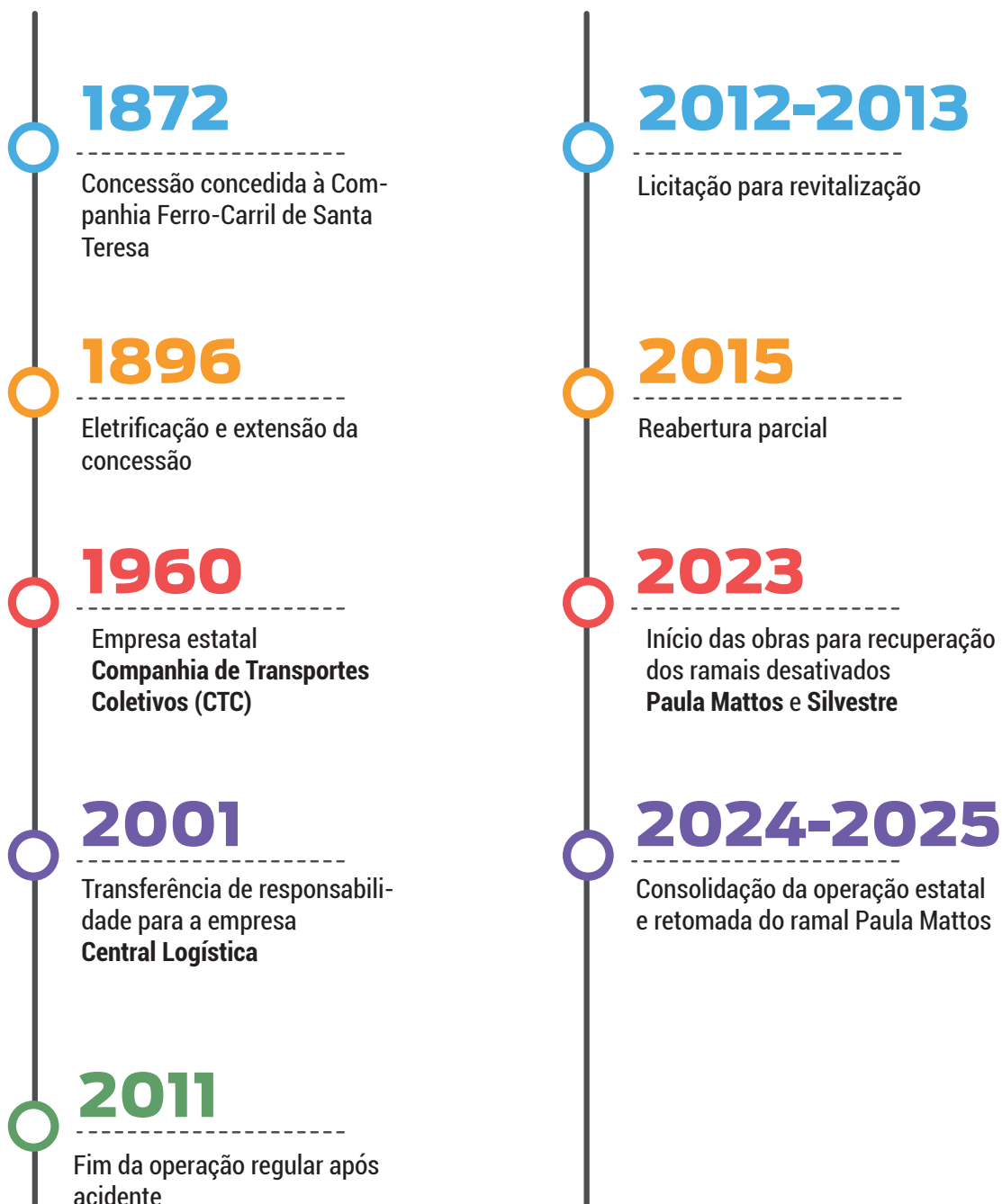
Ao longo de sua trajetória, o Bonde de Santa Teresa passou por diferentes arranjos institucionais de operação, gestão e regulação, refletindo transformações no modelo de prestação do serviço público de transporte.

Em 1872, foi criada a concessão das linhas de carris para os morros de Santa Teresa e Paula Mattos, resultando na Companhia Ferro-Carril de Santa Teresa.

A Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística (Central Logística) realizou a aquisição de uma frota de 8 novos bondes, visando à substituição dos veículos antigos, por meio de um contrato assinado no ano de 2012.



5.5.1. MODELO DE CONTRATO - LINHA DO TEMPO



5. ANÁLISE DA OPERAÇÃO POR MODO DE TRANSPORTE (BONDE)

5.5.2. DEMANDA – BONDE

O Gráfico 19 apresenta a evolução da demanda de passageiros nos bondes de Santa Teresa ao longo de 2025. De forma complementar, o Gráfico 20 mostra o número de viagens realizadas pelo sistema de bondes no mesmo período.

Gráfico 19: Demanda de passageiros - bonde

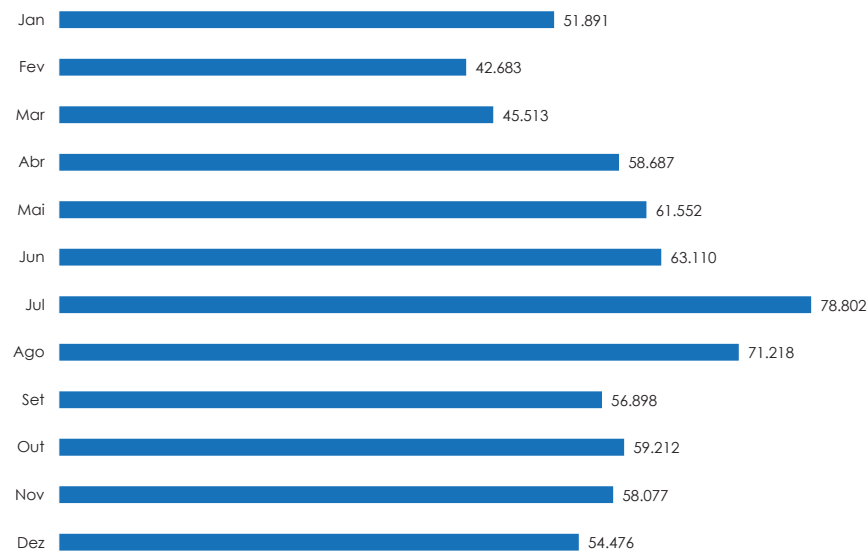
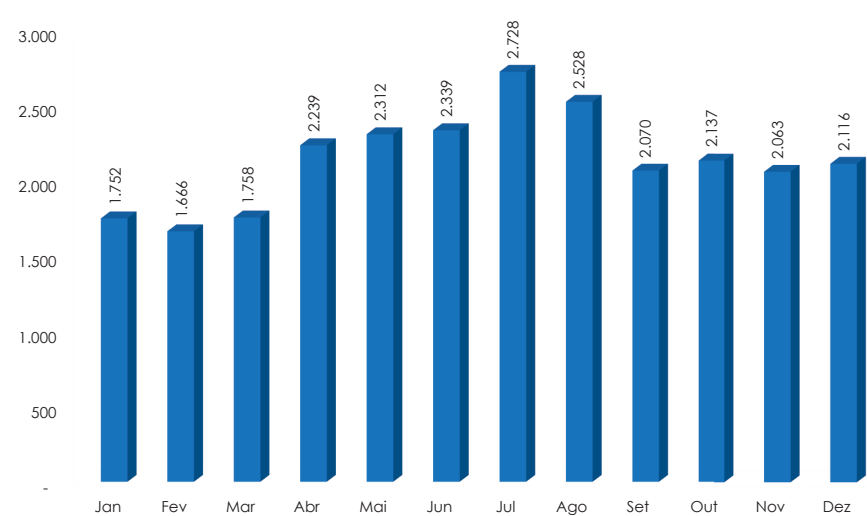


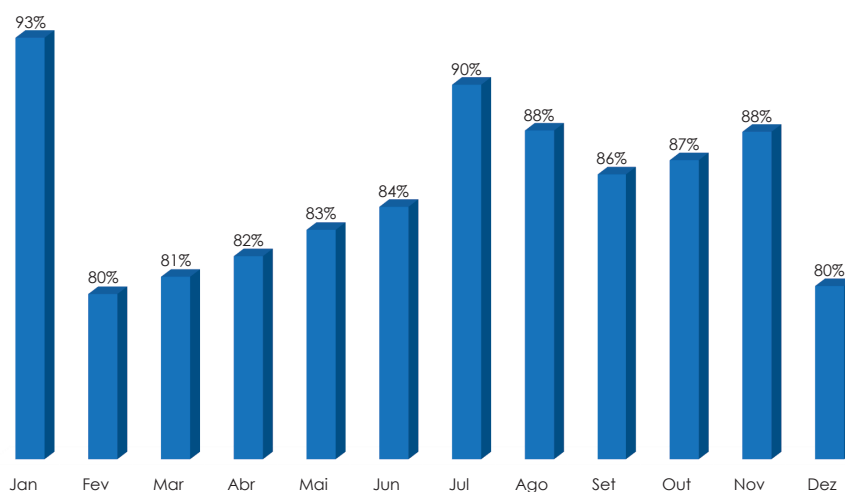
Gráfico 20: N° de Viagens - Bonde



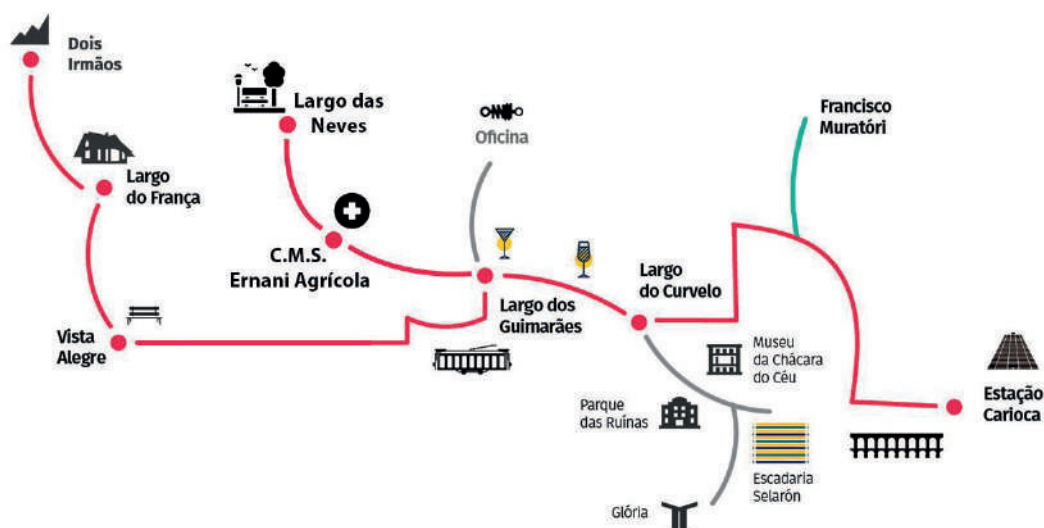
5.5.2. DEMANDA – BONDE

O Gráfico 21 apresenta evolução da taxa de ocupação do sistema de bondes ao longo do ano de 2025.

Gráfico 21: % de Ocupação - Bonde



MAPA TRAJETO DO BONDE



5. ANÁLISE DA OPERAÇÃO POR MODO DE TRANSPORTE (BONDE)

5.5.3. OFERTAS – BONDE



5.5.4. TARIFAS - EVOLUÇÃO TARIFÁRIA

No Sistema de Bondes Elétricos, cuja operação teve início em 1872, não há registros confiáveis que permitam a reconstituição da evolução histórica das tarifas ao longo do tempo. Antes da interrupção da operação ocorrida em 2011, a tarifa praticada era R\$ 0,60. Com a retomada do serviço em 2016, foi adotado um novo modelo tarifário, estabelecendo-se o valor de **R\$ 20,00** para fins turísticos, com gratuidade assegurada aos moradores cadastrados da região atendida pelo sistema.

6. POLÍTICAS PÚBLICAS

As políticas públicas de transporte desempenham papel central na organização, regulação e desenvolvimento dos sistemas de mobilidade urbana, orientando a prestação dos serviços, os investimentos em infraestrutura e a promoção do acesso da população aos diferentes modos de transporte.

No âmbito do Estado do Rio de Janeiro, as políticas públicas no setor de transporte buscam conciliar a sustentabilidade econômico-financeira dos sistemas com objetivos sociais, como a ampliação da acessibilidade, a integração entre modos, a modicidade tarifária e a melhoria contínua da qualidade dos serviços.

A SETRAM desempenha papel central na promoção da eficiência, acessibilidade e sustentabilidade dos sistemas de transporte, contribuindo para a melhoria da mobilidade urbana e para o atendimento das demandas de deslocamento da população fluminense.

No âmbito das políticas públicas de transporte, destacam-se iniciativas voltadas à ampliação do acesso da população aos sistemas de mobilidade, como o Bilhete Único Intermunicipal e o Vale Social.

6.1. GRATUIDADES

Os Gráficos 22 e 23 apresentam a distribuição percentual dos diferentes tipos de gratuidades nos sistemas de trem e barcas, respectivamente.

Gráfico 22: Tipos de gratuidade - Trem

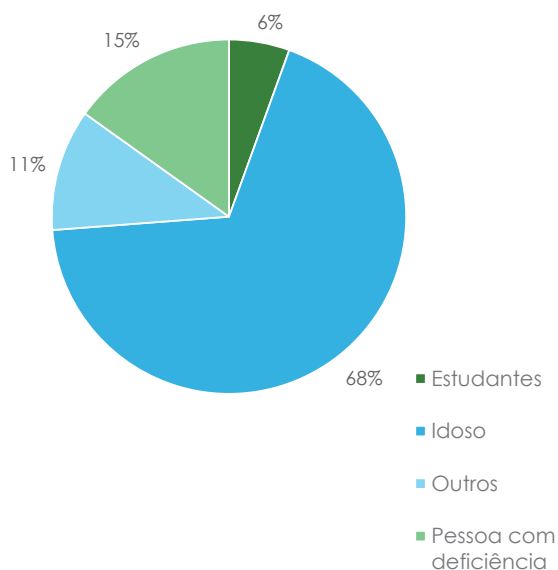
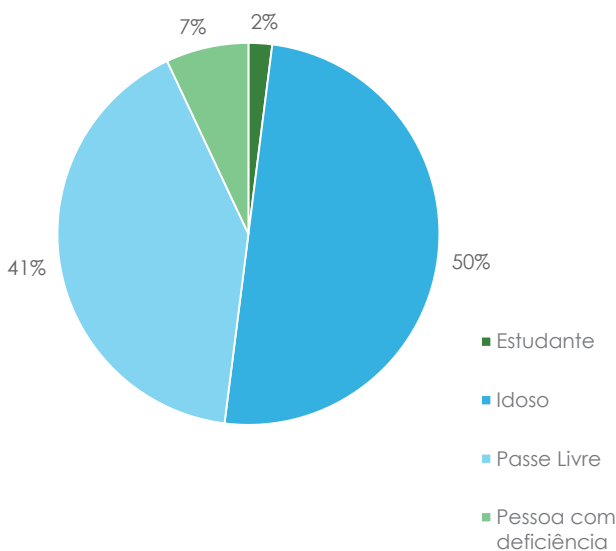


Gráfico 23: Tipos de gratuidade - Barcas



6. POLÍTICAS PÚBLICAS

6.2. VALE SOCIAL

Concedido pela SETRAM, o Vale Social é um benefício que garante gratuidade no transporte público estadual (ônibus intermunicipais, metrô, trens e barcas) para pessoas com deficiência (física, sensorial ou intelectual) e pessoas em tratamento contínuo de doenças crônicas em unidades de saúde pública ou conveniadas ao SUS, quando a interrupção do tratamento possa representar risco à saúde. O benefício é concedido mediante avaliação e comprovação médica, conforme Lei Estadual nº 4.510/2005 e Decreto Estadual nº 36.992/05, alterado pelo Decreto Estadual nº 45.820, de 11 de novembro de 2016.



O Vale Social passou a ser disponibilizado em um único cartão (unificado), a partir do dia 01 de outubro de 2024, com o objetivo de facilitar o embarque de pessoas com deficiência e em tratamento médico nos transportes públicos estaduais, e melhorar a experiência dos cidadãos com o uso do benefício.

Determinadas prefeituras mantêm convênio com o programa Vale Social, o que possibilita, nos respectivos municípios, a concessão de gratuidade no transporte público coletivo intramunicipal aos beneficiários elegíveis. Entre estes, destacam-se as pessoas com deficiência residentes nessas localidades, bem como os municípios em tratamento de doenças crônicas que necessitam do deslocamento por meio do transporte municipal para a realização de seus tratamentos.

As prefeituras conveniadas são:

BARRA MANSA	BELFORD ROXO	CACHOEIRAS DE MACACU	DUQUE DE CAXIAS	GUAPIMIRIM
IGUABA GRANDE	ITABORAÍ	JAPERI	MAGÉ	MANGARATIBA
MARICÁ	MESQUITA	MIGUEL PEREIRA	MIRACEMA	NILÓPOLIS
NITERÓI	NOVA IGUAÇU	PATY DOS ALFERES	QUEIMADOS	RIO BONITO
RIO CLARO	RIO DAS FLORES	SÃO GONÇALO	SAQUAREMA	SEROPÉDICA
VALENÇA				

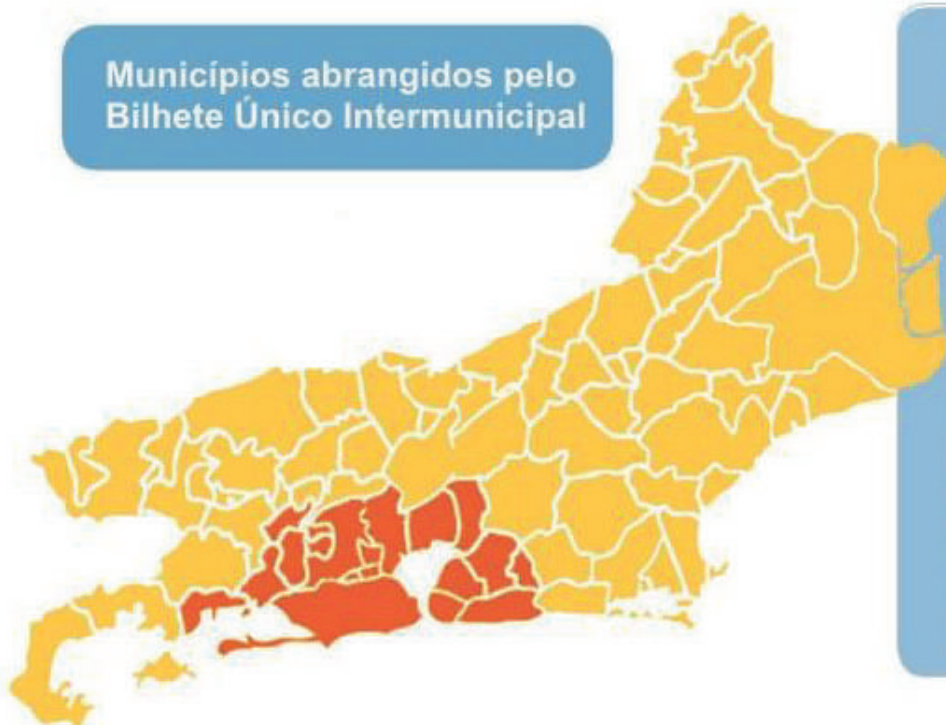
6.3. BILHETE ÚNICO INTERMUNICIPAL

O Bilhete Único Intermunicipal (BUI) foi implantado em 2010 pela Lei nº 5628/2009. O BUI é um benefício tarifário aplicado nas tarifas de transporte público e concedido pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro por meio do Cadastro de Pessoa Física (CPF). Com ele é possível utilizar dois modos de transporte pelo valor máximo de R\$ 9,40.

O benefício é válido em todos os modos de transporte: barcas, metrô, trem, ônibus municipais e intermunicipais, vans intermunicipais legalizadas, BRT e VLT.



Municípios abrangidos pelo Bilhete Único Intermunicipal



- Belford Roxo
- Duque de Caxias
- Guapimirim
- Itaboraí
- Itaguaí
- Japeri
- Magé
- Maricá
- Mesquita
- Rio de Janeiro
- Nilópolis
- Niterói
- Nova Iguaçu
- Paracambi
- Queimados
- São Gonçalo
- São João de Meriti
- Seropédica
- Tanguá
- Mangaratiba

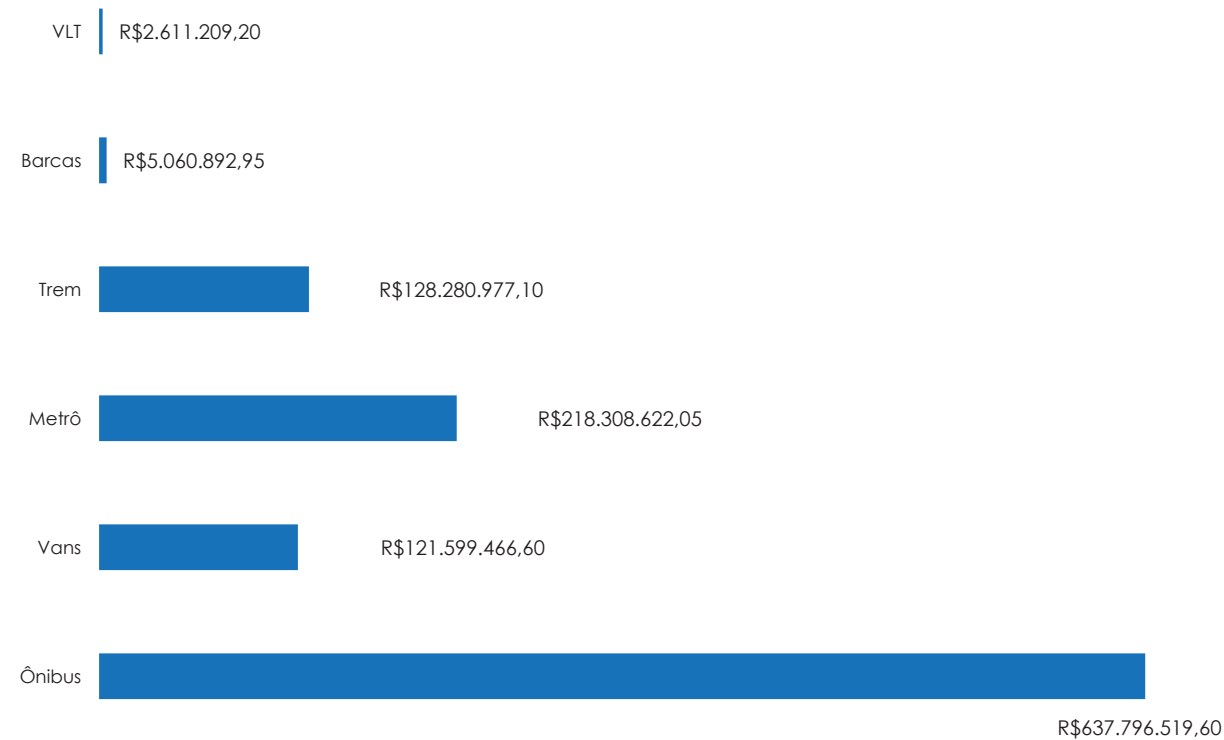
6. POLÍTICAS PÚBLICAS

INTEGRAÇÕES ACEITAS PELO BILHETE ÚNICO INTERMUNICIPAL

TREM* BRT OU ÔNIBUS MUNICIPAL VLT  +  OU  *Embarcando em estações fora do município do Rio de Janeiro	VAN INTERMUNICIPAL BRT OU ÔNIBUS MUNICIPAL VLT  +  OU 	ÔNIBUS INTERMUNICIPAL TREM  + 
BARCAS ÔNIBUS MUNICIPAL VLT  +  OU 	ÔNIBUS INTERMUNICIPAL ÔNIBUS MUNICIPAL  + 	ÔNIBUS INTERMUNICIPAL VAN INTERMUNICIPAL  + 
ÔNIBUS INTERMUNICIPAL BRT OU ÔNIBUS MUNICIPAL VLT  +  OU 	ÔNIBUS INTERMUNICIPAL BARCAS  + 	VAN INTERMUNICIPAL ÔNIBUS INTERMUNICIPAL  + 
VAN INTERMUNICIPAL BARCAS  + 	VAN INTERMUNICIPAL VAN INTERMUNICIPAL  + 	BARCAS METRÔ  + 
VAN INTERMUNICIPAL TREM  + 	TREM METRÔ  + 	BARCAS TREM  + 

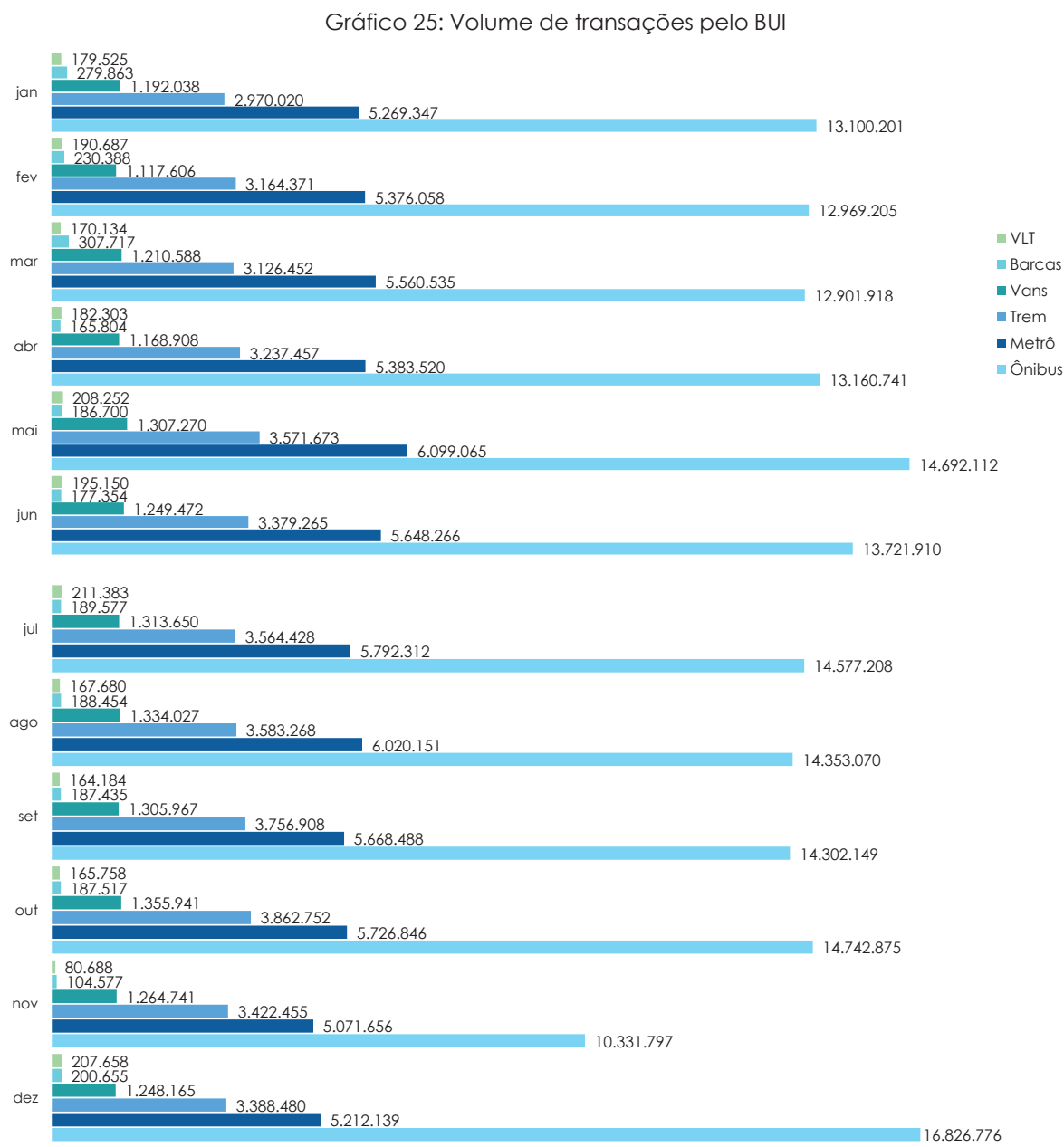
O Gráfico 24 apresenta o quantitativo de subsídios do Bilhete Único Intermunicipal (BUI). Nota-se a predominância dos ônibus, indicando sua maior participação na utilização do benefício, enquanto os demais modos apresentam volumes significativamente menores.

Gráfico 24: Subsídio BUI nos modos de transporte no ano de 2025



6. POLÍTICAS PÚBLICAS

O Gráfico 25 mostra o volume de transações do BUI nos diferentes modos de transporte, de janeiro a dezembro de 2025.



7. TECNOLOGIA E INOVAÇÃO

7.1. SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA



DEFINIÇÃO LEGAL E FINALIDADE DO SISTEMA

Com base no Decreto nº 46.243, de 07 de fevereiro de 2018, o Sistema de Bilhetagem Eletrônica do Estado do Rio de Janeiro é definido como um sistema de competência estadual destinado a operacionalizar o pagamento de tarifas e o controle de acesso aos serviços de transporte público.

BASE TECNOLÓGICA E COMPONENTES

Esse sistema é estruturado a partir do uso de cartões inteligentes sem contato, em conformidade com a norma internacional ISO/IEC 14.443, assegurando elevados padrões de segurança, confiabilidade e capacidade de expansão. Além do cartão eletrônico, o sistema compreende o conjunto de equipamentos e soluções tecnológicas necessárias à sua operação, tais como validadores, roletas, softwares e demais dispositivos, garantindo a integridade de cada aplicação e a adequada gestão das informações de transporte.

7. TECNOLOGIA E INOVAÇÃO



INTEROPERABILIDADE E INTEGRAÇÃO

Um dos pilares centrais do Sistema de Bilhetagem Eletrônica é a interoperabilidade, que consiste na possibilidade de integração tarifária entre os diferentes modos de transporte sob competência do Estado, incluindo os sistemas rodoviário, metroviário, ferroviário e aquaviário. Para viabilizar essa interoperabilidade, o decreto estabelece que todos os cartões eletrônicos emitidos pelos operadores de transporte e integrantes do Sistema de Bilhetagem Eletrônica Intermunicipal devem ser aceitos nos sistemas de bilhetagem dos demais operadores. Essa diretriz assegura ao usuário maior facilidade de deslocamento, promovendo a integração física e tarifária da rede de transportes e contribuindo para a racionalização do uso do transporte público no território estadual.

INTERFACE COM O USUÁRIO (MATERIALIZAÇÃO DO SISTEMA)

A materialização prática dessa interoperabilidade para o usuário é o Riocard, atualmente denominado Riocard Mais, que funciona como o principal cartão eletrônico recarregável do sistema, permitindo o pagamento de passagens e o acesso integrado aos serviços de ônibus, metrô, barcas e trens.



GESTÃO DE DADOS, TRANSPARÊNCIA E FISCALIZAÇÃO

No que se refere às responsabilidades das operadoras de transporte, o decreto atribui a elas o dever de fornecer diariamente ao Estado, por meio eletrônico, os dados brutos ou primários das transações realizadas no sistema de bilhetagem eletrônica. Essa obrigação abrange, inclusive, as informações relativas ao Bilhete Único Inter-municipal e aos demais benefícios tarifários concedidos pela legislação estadual. Os dados devem conter, sempre que possível, a informação georreferenciada de cada transação. Na ausência dessa informação, deve ser disponibilizado o georreferenciamento do veículo ou do ponto fixo de bilhetagem, como estações.

INFRAESTRUTURA TÉCNICA E GOVERNANÇA (PAPEL DO PRODERJ)

A infraestrutura central para a consolidação e gestão desses dados é operada pelo PRODERJ (Companhia de Processamento de Dados do Estado do Rio de Janeiro), que captura os dados brutos registrados pelos validadores eletrônicos em toda a rede de transporte. Essa captura se dá por meio de uma rede de conexão segura entre as concessionárias e o banco de dados do PRODERJ, envolvendo a comunicação e a coordenação entre os setores técnicos de TI de cada operador para garantir a integridade, a segurança e o armazenamento adequado das informações. O envio dessas informações, feito diretamente pelas operadoras ou por suas empresas processadoras, permite ao Estado, por meio do PRODERJ, acompanhar, fiscalizar e compatibilizar as operações do sistema, assegurando maior transparência, eficiência e controle da política pública de transporte.

8. PLANEJAMENTOS ESTRATÉGICOS

PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO - PDTU

PLANO ESTRATÉGICO
PORTO DO RIO

PLANO AEROVIÁRIO
(PAERJ)

PLANO DIRETOR
METROVIÁRIO - PDM

PLANO ESTRATÉGICO DE LO-
GÍSTICA E CARGAS (PELC)

PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO - PDTU

O **PDTU** é o principal instrumento de planejamento estratégico da mobilidade metropolitana, servindo como base técnica para decisões de investimento, operação, gestão e regulação do sistema de transportes.

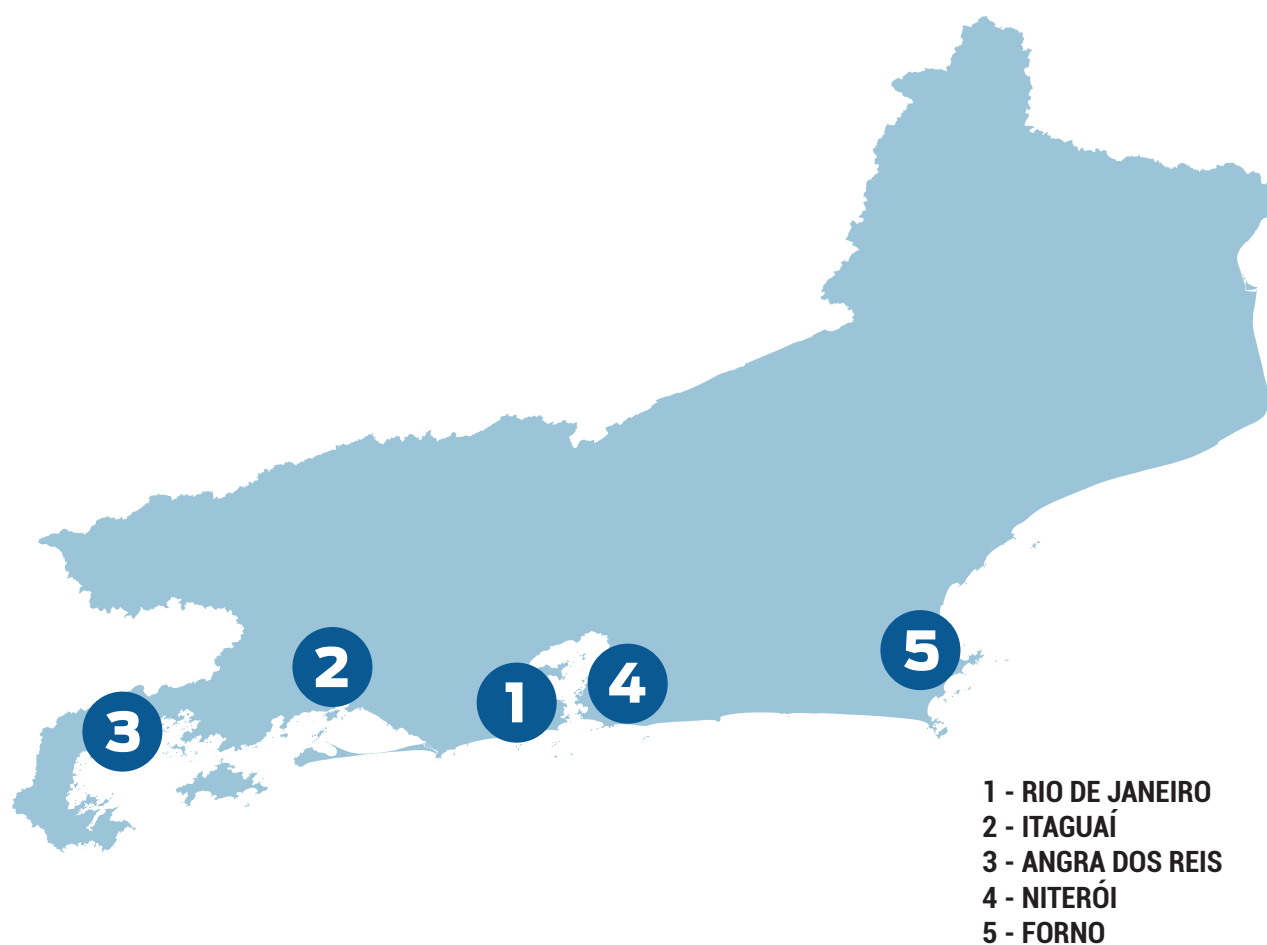
O **PDTU** orienta acerca de investimentos estratégicos em infraestrutura viária e sistemas de transporte coletivo, incluindo metrô, trens, barcas e terminais de integração.

Assim, o **PDTU** é essencial para o planejamento de políticas públicas de mobilidade urbana, pois garante uma visão de longo prazo, proporcionando decisões baseadas em evidências por meio de pesquisas, modelagem técnica e diagnósticos reais.

PLANO ESTRATÉGICO PORTO DO RIO

O Plano Estratégico Porto do Rio é um documento abrangente sobre o Porto do Rio de Janeiro, que apresenta um conjunto de projetos de infraestrutura relativos aos acessos viários.

O Plano congrega os principais dados e informações sobre a importância dessa facilidade logística para o país, o estado e o município, além de apresentar sugestões de ações voltadas à promoção da integração Porto Cidade.



8. PLANEJAMENTOS ESTRATÉGICOS

PLANO AEROVIÁRIO (PAERJ)

O PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, DE 2017, É O PRINCIPAL INSTRUMENTO DE PLANEJAMENTO DO SETOR AEROVIÁRIO DO ESTADO.

O PLANO APRESENTA UM DIAGNÓSTICO DA INFRAESTRUTURA EXISTENTE E DEFINE AÇÕES, PROJETOS E PRIORIDADES PARA A MODERNIZAÇÃO DA REDE AEROPORTUÁRIA ESTADUAL.

OS PRINCIPAIS OBJETIVOS DO PAERJ SÃO:

- Diagnosticar a situação atual da infraestrutura aeroviária estadual, considerando aeroportos, heliportos e sua capacidade operacional.

- Definir a rede estadual de interesse aeroviário, identificando instalações aeroportuárias que são prioritárias.

- Estabelecer diretrizes e ações para expansão, modernização e qualificação da infraestrutura, incluindo melhoria dos equipamentos de apoio e serviços associados.

- Promover o desenvolvimento regional, apoiando setores como turismo, logística e atividades industriais.

- Estimular a integração com planos nacionais de transporte e logística.

PLANO DIRETOR METROVIÁRIO

O **Plano Diretor Metroviário (PDM)** é uma ferramenta de apoio que aponta as diretrizes que irão orientar a ampliação da rede metroviária, considerando um horizonte de até 30 anos. O **PDM** está baseado em três componentes:

DIAGNÓSTICOS E TENDÊNCIAS

Realiza análise dos estudos existentes, assim como o desenvolvimento do modelo de uso do solo simplificado, a atualização das redes temáticas, a explicação das alternativas conceituais de redes metroviárias e a preparação de relatório de diagnóstico.

REDE METROVIÁRIA PLURIANUAL PROPOSTA

Apresenta as redes alternativas, realiza a calibração do TRANUS, quantifica as demandas e realiza a análise dos fluxos das redes alternativas, faz a apuração de custos, analisa a viabilidade econômica e financeira das alternativas e realiza a análise de sensibilidade.

PLANO DE IMPLANTAÇÃO

Define os critérios de prioridade de implantação, discute esses critérios e estabelece a fórmula para análise de cada alternativa proposta, além de estabelecer a ordem de prioridade para cada recomendação, prazos e etapas.

8. PLANEJAMENTOS ESTRATÉGICOS

PLANO ESTRATÉGICO DE LOGÍSTICA E CARGAS

O PLANO ESTRATÉGICO DE LOGÍSTICA E CARGAS (PELC) REPRESENTA UMA RARA INICIATIVA DE PLANEJAMENTO NO PAÍS, TRABALHANDO COM CENÁRIOS PARA OS PRÓXIMOS 30 ANOS.

O PELC 2045 CONTOU COM LEVANTAMENTOS, ESTUDOS E SIMULAÇÕES, IDENTIFICANDO E PRIORIZANDO 443 AÇÕES E PROJETOS, AGRUPADAS EM 12 ÂNCORAS, QUE VISAM CONSOLIDAR O RIO DE JANEIRO COMO UMA PLATAFORMA LOGÍSTICA DE CLASSE MUNDIAL.

O Plano busca identificar, a partir do momento atual, o melhor caminho para que esses objetivos sejam alcançados, indicando ações em curto, médio e longo prazo. Ele funciona como base para que o Governo formule políticas públicas para o transporte de cargas e logística no Estado do Rio de Janeiro, sendo percebido como um processo dinâmico, permanente e participativo de planejamento, com monitoramento e avaliações constantes de suas ações.

BIBLIOGRAFIA

www.rj.gov.br/transporte

www.supervia.com.br

www.metrorio.com.br

www.barcasrio.com.br

www.detro.rj.gov.br

www.rj.gov.br/central

www.rj.gov.br/coderte

www.agetransp.rj.gov.br

www.rj.gov.br/riotrillhos

ANUÁRIO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE 2025

FICHA TÉCNICA

Governador do Estado do Rio de Janeiro
CLÁUDIO CASTRO

Secretária de Estado de Transporte e Mobilidade Urbana
PRISCILA SAKALEM

Chefe de Gabinete
VINÍCIUS SOUZA

Subsecretário de Logística e Mobilidade
ANDERSON COSTA REIS

SUBLOM

Subsecretaria de Logística e Mobilidade

Equipe editorial:

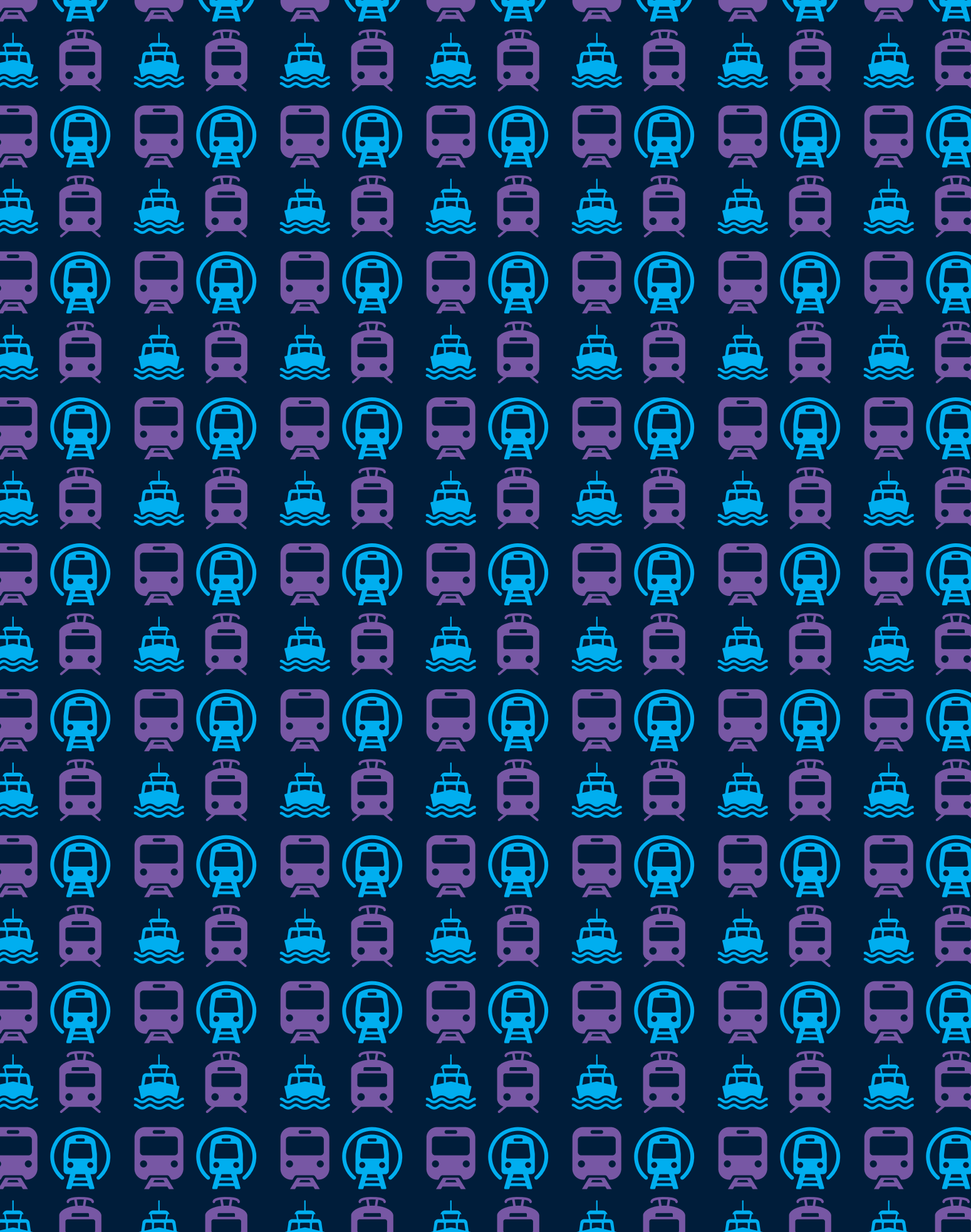
- Amanda Dias
- Diana Mery
- Priscila de Castro e Silva

SUBCOM

Subsecretaria de Comunicação e Publicidade

Projeto gráfico e diagramação:

- Bruno Leivas





Secretaria de
Transporte e Mobilidade Urbana



GOVERNO DO ESTADO
RIO DE JANEIRO

Avenida Nossa Senhora de Copacabana, 493, 11º andar
Copacabana - Rio de Janeiro | 22031-000
www.rj.gov.br/transporte