

Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro  
**Secretaria Municipal de Transportes - SMTR**

**CONCORRÊNCIA CO SMTR Nº 001/2022**  
**Licitação Sistema de Bilhetagem Digital**

**ANEXO I.5**  
**DESCRITIVO DO SISTEMA DE TRANSPORTE**  
**PÚBLICO COLETIVO**

24 de fevereiro de 2022

## ÍNDICE

<b>ANEXO I.5 - DESCRITIVO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO</b>	<b>2</b>
1. Visão Geral do Sistema de Transporte	2
2. Histórico de Demanda e Receitas	3
3. Política Tarifária Atual	6
3.1. Política Tarifária dos sistemas municipais	6
3.2. Política Tarifária de integração dos sistemas municipais com sistemas intermunicipais	8

## **ANEXO I.5 - DESCRITIVO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO**

### **1. Visão Geral do Sistema de Transporte**

O SISTEMA DE BILHETAGEM DIGITAL implantado, apoiará a gestão municipal do transporte público considerando os seguintes sistemas:

- **Sistema de Transporte Público por Ônibus (SPPO):** sistema composto por uma frota com cerca de 5.500 ônibus licenciados, incluindo serviços urbanos e executivos, dos quais cerca de 3.200 se encontram operacionais. O sistema está agrupado em 4 Consórcios (Internorte, Intersul, TransCarioca e Santa Cruz) cada qual responsável por uma região.
- **Sistema de Bus Rapid Transit (BRT):** sistema operado em vias exclusivas com veículos articulados com piso alto e pagamento pré-embarcado em estações e terminais. Os sistemas de BRT implantados são: TransOeste, TransCarioca e TransOlimpica, encontrando-se em obras o BRT TransBrasil, totalizando cerca de 150 estações e terminais.
- **Sistema VLT:** sistema sobre trilhos que opera no Centro da cidade desde 2016. O sistema se diferencia por ser integrador de diversos modais na Região Portuária e no Centro da Cidade do Rio de Janeiro, interligando, por exemplo, a Rodoviária Novo Rio ao Terminal de Cruzeiros, junto a linhas de Metrô, ônibus municipais, ônibus intermunicipais, trens urbanos, barcas e o Aeroporto Santos Dumont. Atualmente o VLT opera com 3 linhas, e com 42 estações.
- **Serviço de Transporte Público Local (STPL):** modalidade de transporte com finalidade de complementar o serviço convencional, por ônibus, devendo atender prioritariamente as ligações intrabairros e interbairros. Nestes sistemas os veículos devem ter capacidade para transportar de 8 (oito) a 16 (dezesesseis) passageiros com identidade visual padronizada e são vistoriados anualmente. São cerca de 2270 veículos. A tarifa cobrada é a mesma do sistema regular.
- **Serviço de Transporte de Passageiro Complementar Comunitário (STPC):** sistema baseado em kombis, popularmente conhecidas como “cabritinhos”, que atendem as comunidades localizadas em terrenos íngremes e que não conseguem ser atingidas pelo sistema regular. Esse serviço foi regulamentado e conta com 23 linhas na área central, Tijuca e Zona Sul e deverá circular internamente na área da comunidade. Atualmente são cerca de 550 veículos.

Além dos modos gerenciados pelo Município, o transporte público da cidade conta com a presença dos sistemas de transporte sob gestão estadual: Barcas, Trens (Supervia), Metrô e ônibus e vans intermunicipais. O sistema metroviário possui 2 (duas) linhas com 48 km de extensão e 35 estações que conectam a cidade de ponta a ponta. O sistema ferroviário possui 5 (cinco) linhas de trem, com 258 km de extensão e 108 estações, conectando a cidade aos municípios da região metropolitana. Ainda existe 1 (uma) rede hidroviária que interliga a cidade com suas ilhas (Paquetá e Governador), e ao município de Niterói (Araribóia e Charitas). As linhas de ônibus intermunicipais complementam o sistema de transportes sob gestão estadual.

Na última pesquisa Origem-Destino de 2011, foi possível identificar as integrações intermodais realizadas pelos residentes do Município do Rio de Janeiro através do cruzamento de várias informações: o modo de transporte utilizado; a hora de saída da viagem; o código da pessoa que realizou a viagem; e a hora de chegada da viagem. A tabela abaixo exemplifica as principais integrações mapeadas.

**Tabela 1. Percentual de participação de cada par de modos de transporte público nas viagens com integração.**

Fonte: PMUS-Rio, 2015.

	Ônibus	Van	Metrô	Trem	Barca	Carro	Moto	Outros
Ônibus	23,57%	2,45%	7,94%	9,10%	0,13%	4,29%	0,16%	0,05%
Van	2,45%	1,61%	0,83%	0,20%	-	0,32%	0,15%	-
Metrô	7,94%	0,83%	0,52%	8,52%	-	0,89%	-	1,87%
Trem	9,10%	0,20%	8,52%	0,32%	-	-	0,09%	-
Barca	0,13%	-	-	-	-	-	-	-
Carro	4,29%	0,32%	0,89%	-	-	-	-	-
Moto	0,16%	0,15%	-	0,09%	-	-	-	-
Outros	0,05%	-	1,87%	-	-	-	-	-

O par de modos motorizados que mais se destaca na participação percentual na integração é o par ônibus – ônibus, responsável por 23,57% das integrações motorizadas. Em seguida, aparece o par ônibus – trem em 9,10% das integrações, seguido pelo par metrô – trem com 8,52% das integrações e pelo par metrô – ônibus responsável por 7,94% das integrações. Ainda se destacam os pares carro – ônibus e van – ônibus com 4,29% e 2,45% das integrações respectivamente.

## 2. Histórico de Demanda e Receitas

No âmbito operacional, a tabela 2 abaixo traz uma visão detalhada das demandas e receitas dos sistemas de transporte, refletindo também os dados que alimentam a modelagem econômico-financeira da licitação.

**Tabela 2. Série Histórica de Demanda e Receitas Tarifárias por Sistema de Transporte\***

Fonte: Relatório Diário de Operação - RioCard

Demanda					
Sistema	2016	2017	2018	2019	2020
Ônibus SPPO	1.054.164.279	978.776.928	922.047.988	854.060.661	476.635.378
BRT	224.349.517	191.186.234	166.733.814	154.265.565	75.797.175
Vans STPL**	44.067.747	54.938.907	83.961.174	95.635.983	-
VLT	3.932.992	10.049.218	15.515.328	20.309.296	10.821.853
<b>Total</b>	<b>1.326.514.535</b>	<b>1.234.951.287</b>	<b>1.188.258.304</b>	<b>1.124.271.505</b>	<b>563.254.406</b>
Receitas (R\$)					
Sistema	2016	2017	2018	2019	2020
Ônibus SPPO	R\$ 2.759.804.226	R\$ 2.472.872.178	R\$ 2.324.248.636	R\$ 2.252.532.414	R\$ 1.337.236.797
BRT	R\$ 526.282.144	R\$ 450.033.306	R\$ 396.346.390	R\$ 390.542.269	R\$ 200.109.192
Vans STPL**	R\$ 137.981.927	R\$ 172.398.860	R\$ 252.239.250	R\$ 321.841.260	N/A
VLT	R\$ 8.952.311	R\$ 25.571.908	R\$ 39.093.053	R\$ 49.874.162	R\$ 26.409.702
<b>Total</b>	<b>R\$ 3.433.020.608</b>	<b>R\$ 3.120.876.252</b>	<b>R\$ 3.011.927.330</b>	<b>R\$ 3.014.790.106</b>	<b>R\$ 1.563.755.691</b>
Receitas (%)					
Sistema	2016	2017	2018	2019	2020
Ônibus SPPO	80%	79%	77%	75%	86%
BRT	15%	14%	13%	13%	13%
Vans STPL**	4%	6%	8%	11%	0%
VLT	0%	1%	1%	2%	2%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

**Notas:**  
 \* Dados de demanda para o STPC e TEC não estão disponíveis  
 \*\*Devido à defasagem na série mensal de dados, os valores anuais de demanda e receita para o sistema de vans STPL foram estimados com base no valor da média mensal dos meses disponíveis anualizada

Em relação à demanda nos transportes públicos, é possível identificar a correlação com as atividades econômicas da Cidade. O avanço da vacinação contra o coronavírus e a gradativa flexibilização das medidas de restrição proporcionam uma alta em termos reais de 3,5% das atividades econômicas<sup>1</sup>, em relação ao final de 2020. A demanda de transporte público vem acompanhando gradativamente essa retomada econômica<sup>2</sup>, conforme pode ser acompanhado dos relatórios de operação no website da SMTR.

1

<https://prefeitura.rio/desenvolvimento-economico-inovacao-simplificacao/economia-carioca-cresceu-48-no-primeiro-semester-de-2021/>
<sup>2</sup>Mais informações sobre o sistema de transporte público do Rio de Janeiro se encontram disponíveis em: <http://www.rio.rj.gov.br/web/smtr/exibenoticias?id=12350171>

### 3. Política Tarifária Atual

A Política Tarifária vigente na Cidade do Rio de Janeiro, que é percebida pelo usuário, é regulada tanto pelo ente municipal quanto pelo ente estadual. Cada ente influencia um determinado conjunto de modos de transporte. Cabe frisar que a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro tem liberdade e autonomia para alterar a Política Tarifária de acordo com as leis e atos normativos vigentes e futuros.

#### 3.1. Política Tarifária dos sistemas municipais

A SMTR regula a Política Tarifária dos modos regulados pela PCRJ, quais sejam, ônibus do sistema SPPO, BRT, vans (STPL e cabritinho) e sistema VLT. O cartão de transporte denominado Bilhete Único, operacionaliza a Política Tarifária (Lei Municipal nº 5.211/2010, com suas alterações posteriores, em especial os Decreto nº 34.113/2011, Decreto nº 37.181/2013 e Decreto nº 42.029/2016). Está estabelecido para a Política Tarifária, que o valor do Bilhete Único Municipal corresponde ao valor da tarifa do SPPO/RJ, além das seguintes características:

- Tarifa única para o serviço convencional de ônibus (SPPO), incluindo o sistema BRT, excluindo-se apenas os serviços classificados como “Executivos”, operados com ônibus do tipo “Rodoviários”.
- Inexistência de subsídio público para as gratuidades estabelecidas na forma da lei.
- Integração física e tarifária com ônibus da rede municipal e outros modos de transporte regulados pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. O usuário paga uma única tarifa ao usar 2 viagens complementares nos modos municipais num período de 2:30h.
- Inclusão de linhas alimentadoras (linhas A) que atendem às estações de BRT, no qual a tarifa de integração é feita sem acréscimo tarifário.
- Admissão da utilização de um segundo transbordo no sistema de ônibus municipal SPPO, desde que o terceiro modo de transporte utilizado seja o VLT, independentemente da ordem de utilização.

As categorias que atualmente usufruem o direito à gratuidade da tarifa no MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO são: Escolar (estudantes da Rede Municipal, Federal e Estadual de Ensino, que cursam o Ensino Médio e Fundamental), Sênior (após 65 anos de idade), Especial (pessoas com e deficiência e com doenças crônicas). Para usufruto deste direito, atualmente é necessário o Cartão de Transporte. A categoria Escolar tem direito a uma quantidade de passagens por período de tempo, definida pelo PODER CONCEDENTE. Para as demais categorias (Sênior e Especial) não há limitação na quantidade de passagens.

Destaca-se que a principal fonte de receita do sistema é a “Receita Operacional”, resultante do pagamento da tarifa pelos usuários e pelos recursos financeiros pagos pelas empresas da iniciativa privada para fornecimento de Vale Transporte aos seus empregados individualmente, nos termos da Lei Federal nº 7.418, de 16 de dezembro

de 1985, que é pago antecipadamente a entidade que administra atualmente a bilhetagem eletrônica.

O procedimento estabelecido para que os operadores de transporte integrantes do SBE, sejam eles consorciados ou permissionários, recebam a receita se dá de duas formas distintas: pelo pagamento da tarifa em espécie pelo usuário (dinheiro) e pela utilização da bilhetagem eletrônica (Vale Transporte, Cartão de Transporte, etc.). Tal distinção entre as modalidades de pagamento se faz indispensável, pois possuem tratamentos distintos. Enquanto os recursos financeiros da bilhetagem eletrônica se direcionam a atual entidade que a administra para posterior repasse, o pagamento em dinheiro é arrecadado diretamente pelos operadores de transporte.

Após o processamento das transações financeiras oriundas do Sistema de Bilhetagem, a atual entidade remunera as concessionárias e permissionárias observando unicamente a totalidade de passageiros pagantes transportados nos coletivos, considerando as regras de integração tarifária do sistema entre as consorciadas, que resulta na divisão da tarifa de acordo com o carregamento em cada linha.

Atualmente a tarifa do SPPO é a tarifa pública de referência para a remuneração dos operadores municipais. Esta apresenta o mesmo valor para o BRT, STPL e um valor diferenciado para o VLT.

**Tabela 3. Tarifa de cada Modo de Transporte Municipal**

Fonte: SMTR, 2021

Modo	Tarifa
SPPO	4,05
BRT	4,05
STPL	4,05
VLT	3,80
SPPO Linhas Executivas	12,80
	16,40
	18,85

A tabela abaixo indica os critérios e percentuais de partilha da receita de TARIFA PÚBLICA DE TRANSPORTE nos sistemas municipais atualmente praticado, que pode ser alterado pelo PODER CONCEDENTE por meio de ato normativo:

**Tabela 4. Repartição vigente entre os modos de transportes municipais**

Fonte: SMTR, 2021

Modo 1		Modo 2	
SPPO	60%	40%	STPL
BRT	60%	40%	STPL
SPPO	50%	50%	SPPO

SPPO	50%	50%	BRT
STPL	50%	50%	STPL
SPPO	100%	0%	VLT
Metrô	50%	50%	SPPO
Metrô	30% desconto	11% desconto	BRT

A SMTR por meio da Resolução SMTR nº 3411/2021 que dispõe sobre as tarifas das linhas de integração expressa ônibus-metrô define em seu anexo único quais são as linhas de Integração Expressa de Superfície ônibus-metrô:

LINHA	VISTA
209	Estácio x Caju (via São Cristóvão) - Circular
513	Urca x Fonte da Saudade (via Mena Barreto) - Circular
603	Usina x Saens Peña (via São Miguel)
605	São Francisco Xavier x Vila Isabel
608	Grajaú x Praça Saens Peña
609	Meier x São Francisco Xavier
611	Camorim x Del Castilho (via Curicica/Linha Amarela)
614	Del Castilho x Alvorada
616	Del Castilho x Fundão (via Cidade Universitária) - Circular
876	Hospital Cardoso Fontes x Joatinga (via Rio das Pedras) - Circular
913	Del Castilho x Fundão (via Cidade Universitária)
252	General Osório x Alvorada

### 3.2. Política Tarifária de integração dos sistemas municipais com sistemas intermunicipais

A Secretaria Estadual de Transportes - SETRANS do Governo do Estado do Rio de Janeiro define as regras da Política Tarifária que contempla os ônibus intermunicipais, as vans intermunicipais, o trem, o metrô e as barcas. O Cartão de Transporte denominado Bilhete Único Intermunicipal (BUI), oferecido pela RioCard, operacionaliza sua política tarifária (Lei Estadual nº 5.628/2009, Lei Estadual nº 8.297/2019, Decreto Estadual nº 42.262/2010). Neste conjunto, segue as principais características:

- Tarifas diferentes para cada modo de transporte e para diferentes linhas intermunicipais.
- O usuário cadastrado no programa BUI pode utilizar até 2 (duas) viagens, uma delas obrigatoriamente intermunicipal, no período de 3 (três) horas, pagando o valor máximo pré-definido. O benefício é válido em todos os modos de transporte: barcas, metrô, trem, ônibus municipais e intermunicipais, vans legalizadas municipais e intermunicipais, BRT e VLT, podendo ser utilizado 2

(duas) vezes ao dia, com o intervalo de 1 (uma) hora entre elas. A diferença entre o valor máximo pago pelo PASSAGEIRO e a soma das tarifas dos transportes escolhidos no deslocamento realizado é custeada pelo Governo do Estado.

- Somente usuários que atendam ao requisito de renda e idade podem usufruir do programa BUI: idade acima de 5 (cinco) anos e máxima de 64 (sessenta e quatro) anos, com renda mensal inferior ou igual ao teto do INSS.

Para fazer uso das integrações descritas acima, é necessário que o usuário utilize o cartão do SISTEMA DE BILHETAGEM vigente e eventuais pagamentos em espécie não são considerados.

Além do BUI, existe a integração BRT + Metrô, benefício tarifário de abrangência municipal na cidade do Rio de Janeiro, que pode ser habilitado para utilização pelo usuário que se cadastre no sistema vigente. Esta integração tem limite de duas integrações por dia.

As categorias que possuem o direito à gratuidade no transporte intermunicipal são: Escolar (ensino fundamental e médio da Secretaria Estadual de Educação) e Sênior (após 65 anos de idade). Também existe o cartão Vale Social, que contempla portadores de deficiência e doentes crônicos que necessitam utilizar o transporte público intermunicipal para realização de seu tratamento. Essas categorias também necessitam de cartão de transporte.

Destaca-se que as regras de integração tarifária possuem relevante destaque dentro da regulação do serviço, pois impacta diretamente na arrecadação dos Operadores de Transporte, já que o ingresso de receita não está apenas relacionado à quantidade de passageiros pagantes do sistema, mas também ao tipo de viagem realizada. Dentro das regras do Bilhete Único Intermunicipal, o Governo do Estado aporta subsídio para completar a tarifa pública cobrada dos usuários nos sistemas municipais, de forma a remunerar os operadores municipais na sua tarifa de referência de acordo com a quantidade de usuários que utilizaram o cartão BUI Intermunicipal em seus sistemas.

Além disso, inobstante a existência de uma política tarifária intermunicipal, que contemple a integração tarifária entre os modos de transporte regulados pelo Município e os diversos modos de transporte coletivo de passageiros que estão sob a égide do Governo do Estado do Rio de Janeiro (Metrô, Trens, Barcas, Vans, etc.), historicamente os concessionários acordam entre si o estabelecimento de tarifas promocionais entre os modos de transporte estaduais e algumas linhas e serviços do SPPO/RJ. Assim, não é incomum apurar que algumas tarifas de integração entre o MetrôRio, a Supervia e as Barcas foram homologadas pela Secretaria Municipal de Transportes, na condição de Poder Concedente do serviço municipal de ônibus.

Nesses casos, os operadores discutem e acordam quais linhas do SPPO/RJ possuem a devida atratividade e interesse para que o desconto seja aplicado. Esse decréscimo



no valor da tarifa corresponde à soma dos valores das tarifas do modo de transporte do estadual e do Bilhete Único Municipal, aplicado um percentual de desconto sobre o valor final. Por tratar-se de acordo entre as partes, sendo tão somente chancelado pelo Município, os critérios de partilha dessa tarifa são estabelecidos entre as partes. Logo, não há uma regra genérica sobre a partilha de receitas dessa natureza. Atualmente, apenas o MetrôRio possui esse acordo com os concessionários do SPPO/RJ, que, inclusive, considera algumas linhas do serviço BRT.