

18ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA

O CASO DO BILHETE ÚNICO NO METRÔ DE SÃO PAULO

Autores:

Diamantino A. Sardinha Neto (METRÔ-SP)

José Garcia da Conceição (METRÔ-SP)

O Caso do Bilhete Único no Metrô de São Paulo

- Inclusão e exclusão social



O Caso do Bilhete Único no Metrô de São Paulo

“Convém mencionar, as dificuldades teóricas e práticas existentes sobre a noção de exclusão, cuja ambiguidade dificulta a compreensão da mesma”.



Professor Luis Eduardo Wanderley

O Caso do Bilhete Único no Metrô de São Paulo

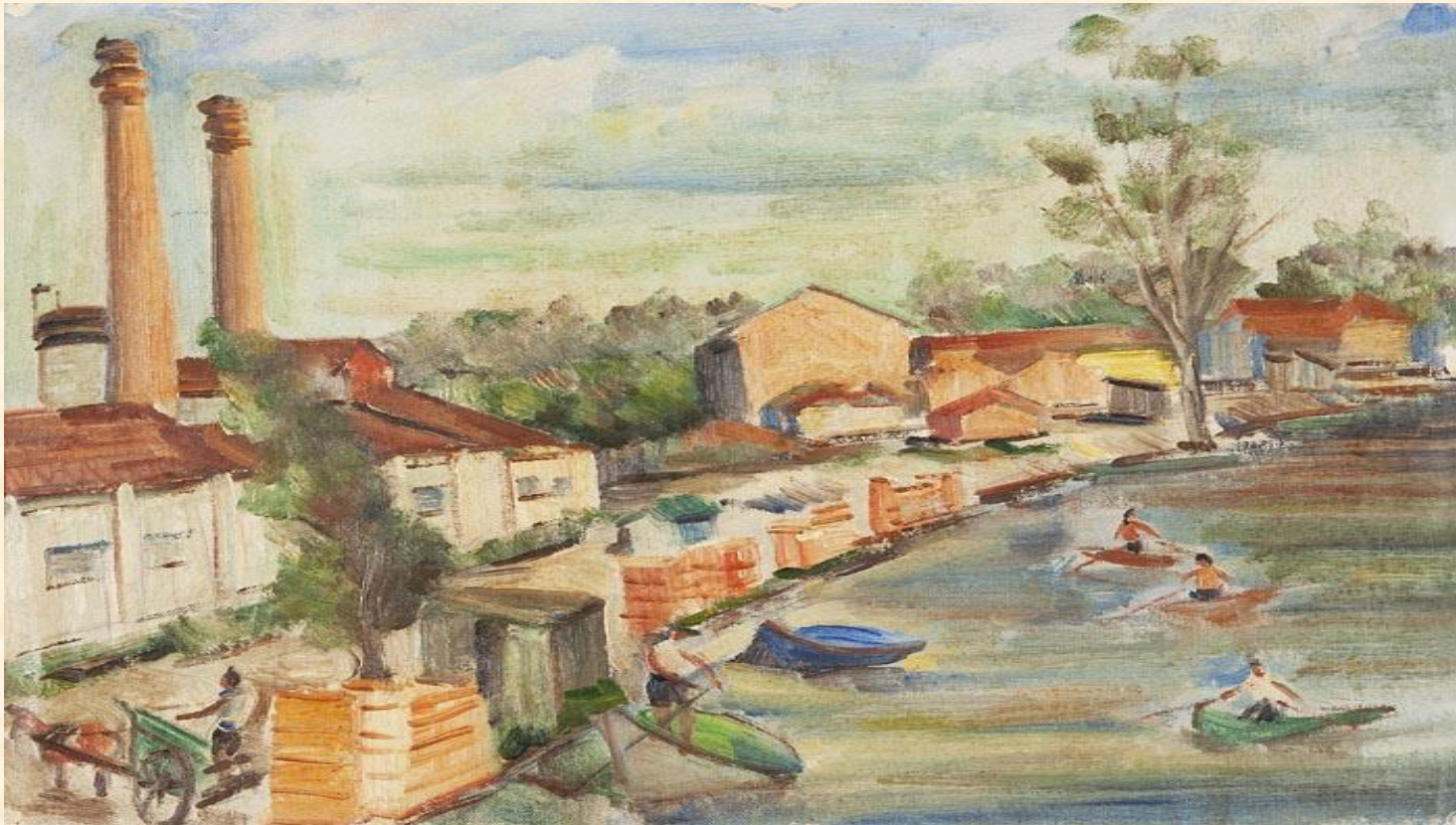
“A exclusão social diz respeito a segmentos populacionais sem acesso a bens e serviços básicos e demais formas de marginalização do desenvolvimento socioeconômico, geralmente apontado pelo afastamento dos direitos humanos, da seguridade social, segurança pública, da terra, do trabalho e renda digna”.



Marcio Pochmann

O Caso do Bilhete Único no Metrô de São Paulo

“O mais conhecido padrão de segregação nas metrópoles brasileiras é o “centro x periferia”, deste modo, o espaço atua como um mecanismo de exclusão” (Flávio Villaça).



São Paulo periferia e centro nos anos 40 – Joaquim Lopes Figueira

O Caso do Bilhete Único no Metrô de São Paulo

- Considerando que a classe menos favorecida está localizada, em sua grande maioria, na área periférica da cidade, pode-se entender a dificuldade de acesso aos locais de trabalho e de serviços, como uma forma de exclusão social ligada à pobreza urbana.

O Caso do Bilhete Único no Metrô de São Paulo

Faixa de Renda em Reais	Índice de Mobilidade*
Até 760	1,53
760 a 1.520	1,77
1.520 a 3.040	1,98
3.040 a 5.700	2,3
Mais de 5.700	2,69

Fonte: pesquisa OD 2007

*O índice de mobilidade é o número médio de viagens diárias realizadas por pessoa em uma dada população. Ele é obtido através da divisão do total de viagens pelo número de habitantes

O Caso do Bilhete Único no Metrô de São Paulo

- Durante muito tempo o Metrô não era entendido como uma possibilidade de inclusão pela política do Banco Mundial e os investimentos neste equipamento dependiam de outras fontes de financiamento.

O Caso do Bilhete Único no Metrô de São Paulo

- Um estudo do Banco Mundial mostrou a viabilidade do transporte de alta capacidade sobre trilhos, como estratégia de inclusão social.

O Caso do Bilhete Único no Metrô de São Paulo

- O Metrô como parte importante dos meios de circulação na capital de São Paulo é componente destacado das políticas públicas que devem enfrentar as questões da imobilidade e da exclusão a que estão sujeitas as populações mais carentes.

O Caso do Bilhete Único no Metrô de São Paulo

•A Política Nacional de Mobilidade Urbana, lei 12587 de 2012, em artigo 7º estabelece entre seus objetivos:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade.

O Caso do Bilhete Único no Metrô de São Paulo

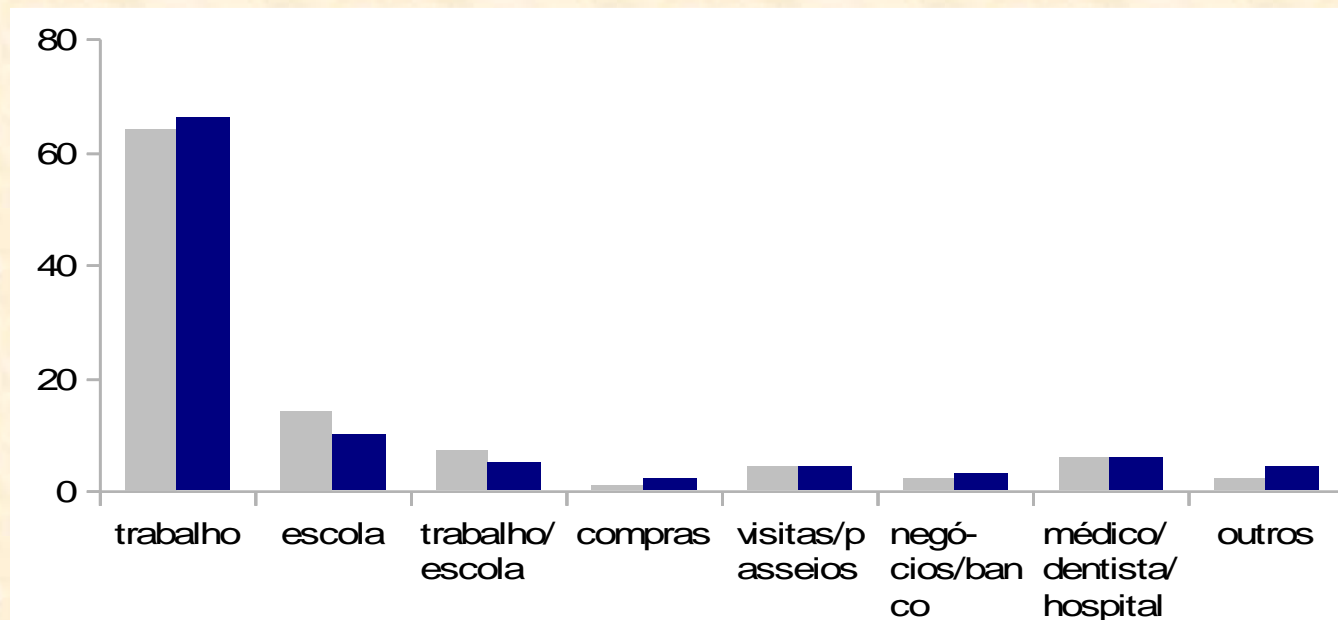
Viagens por Motivo (em milhares)

Modo	Trabalho	Educação	Compras	Saúde	Lazer	Outros	Total
Metrô	1.428	368	57	116	62	192	2.223
Trem	615	95	18	22	25	40	815
Ônibus	5.189	1.696	319	600	281	949	9.034

Fonte: pesquisa OD 2007

O Caso do Bilhete Único no Metrô de São Paulo

Motivo principal da Viagem – L1

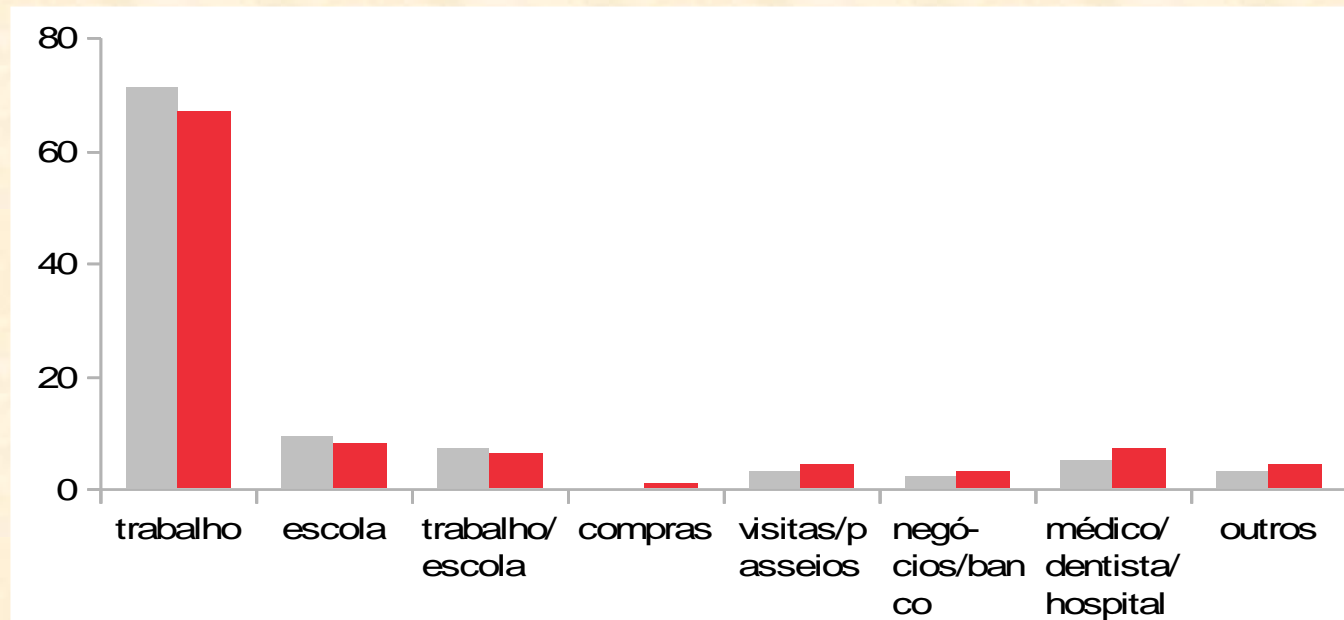


	2008	%	64	14	7	1	4	2	6	2
	2010	%	66	10	5	2	4	3	6	4

Fonte: Caracterização socioeconômica dos usuários e seus hábitos de viagem. Metrô de São Paulo: GOP/OPR, 2010.

O Caso do Bilhete Único no Metrô de São Paulo

Motivo principal da Viagem – L3



	2008	%	71	9	7	-	3	2	5	3
	2010	%	67	8	6	1	4	3	7	4

Fonte: Caracterização socioeconômica dos usuários e seus hábitos de viagem. Metrô de São Paulo: GOP/OPR, 2010.

O Caso do Bilhete Único no Metrô de São Paulo

- Sendo o acesso ao trabalho e fundamental para a luta contra a pobreza e uma forma eficiente de promover a inclusão social, podemos afirmar que estes fatores mostram a importância de uma política de transportes públicos enquanto estratégia de inclusão.

O Caso do Bilhete Único no Metrô de São Paulo

- No ano de 2004, em maio, foi lançado o Bilhete Único pela Prefeitura de São Paulo. “A base do sistema Interligado era a ampliação das possibilidades de conexão entre linhas em qualquer ponto da cidade, propiciada pela bilhetagem eletrônica.” (SOUZA; COLARES).
- A integração do Bilhete Único entre os ônibus municipais de São Paulo, o Metrô e a CPTM ocorreu de forma gradual a partir de dezembro de 2005.

O Caso do Bilhete Único no Metrô de São Paulo

em %

Renda	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2006
até 4 s.m.	10	7	12	20	25	28	35
< 4 até 8 s.m.	19	17	24	27	31	31	31
< 8 até 15 s.m.	30	31	29	17	25	24	22
< 15 até 30 s.m.	29	31	24	17	15	13	10
< 30 s.m.	12	14	11	19	4	4	2

Fonte: Caracterização socioeconômica dos usuários e seus hábitos de viagem. Metrô de São Paulo: GOP/OPR, 2006.

O Caso do Bilhete Único no Metrô de São Paulo

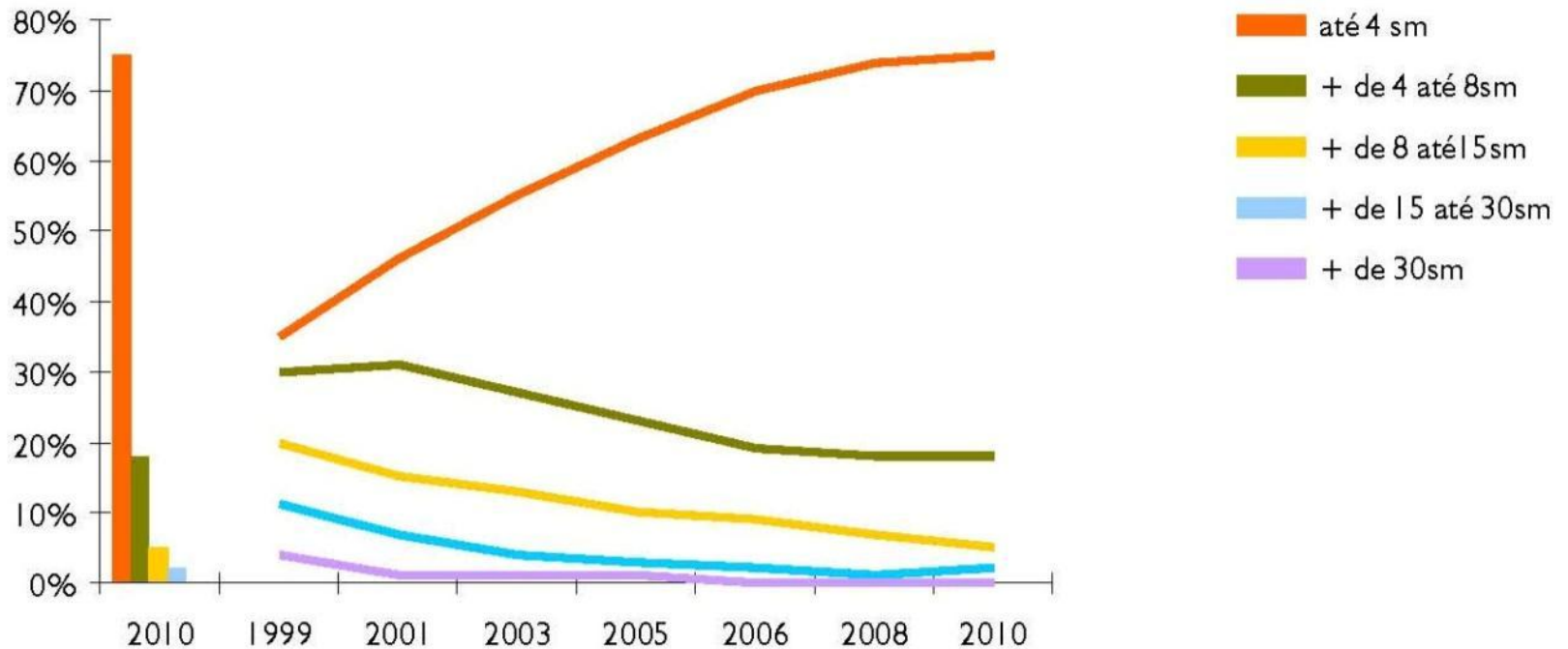
Assim que entrou em operação, o Bilhete Único tornou-se, um dos mais importantes tipos de bilhetes utilizados no Metrô de São Paulo, tendo superado os 60% de usuários em 2010, junto com o VT.

	em %		
Ano	2006	2008	2010
Bilhete Único/VT	42	56	61

Fonte: Caracterização socioeconômica dos usuários e seus hábitos de viagem. Metrô de São Paulo: GOP/OPR, 2010.

O Caso do Bilhete Único no Metrô de São Paulo

Renda Individual



Fonte: Caracterização socioeconômica dos usuários e seus hábitos de viagem. Metrô de São Paulo: GOP/OPR, 2010.

O Caso do Bilhete Único no Metrô de São Paulo

- O Bilhete Único contribuiu, enquanto política pública, para a inclusão dos usuários de renda até quatro salários mínimos no sistema de transportes e, especificamente, aumentou a entrada destes usuários no sistema metroviário.

O Caso do Bilhete Único no Metrô de São Paulo

Aspectos negativos da integração	Linha 1-Azul %	Linha 2-Verde %	Linha 3-Vermelha %
Conduções mais lotadas	38	37	36
Filas	18	20	22
Ter que fazer baldeação	9	12	9
Gastar mais tempo na viagem	5	6	5
Gastar mais com transporte	4	4	3
Não tem desvantagens	25	20	23
Outras menções	1	1	2

Fonte: Impacto do Bilhete Único entre os usuários do Metrô, 2006b

O Caso do Bilhete Único no Metrô de São Paulo

Aspectos positivos da integração	Linha 1-Azul %	Linha 2-Verde %	Linha 3-Vermelha %
Economia no gasto com transporte	37	37	37
Rapidez da viagem	20	19	19
Poder ir a mais lugares	17	17	17
Poder escolher os trajetos	8	10	10
Não estragar os bilhetes	10	7	9
Deixar o carro em casa	5	7	5
Arrumar emprego com maior facilidade	3	3	3

Fonte: Impacto do Bilhete Único entre os usuários do Metrô, 2006b

O Caso do Bilhete Único no Metrô de São Paulo

- “O segmento de usuários que se mostra mais satisfeito com a integração através do Bilhete Único é o de menor renda (até 4 salários mínimos de ganho mensal). Em maior proporção, os usuários de baixa renda declaram que não existe nenhum problema nesse novo sistema, já que passaram a ter mais vantagens econômicas e ganhos na mobilidade. Já aqueles com rendimento relativamente alto foram mais críticos em relação à lotação das conduções.”
(METRÔ-SP).

O Caso do Bilhete Único no Metrô de São Paulo

- O Bilhete Único permitiu a realização de atividades antes represadas, ganhos nos tempos de deslocamentos e economia nos gastos com esse item, gerando um aumento no consumo de outros bens.

O Caso do Bilhete Único no Metrô de São Paulo

- O fato mais importante é que o Bilhete Único beneficiou **especialmente os usuários de menor rendimento**^[1], reduzindo assim a gravidade dos problemas sociais da metrópole.” (METRÔ-SP).

^[1] Grifo nosso

O Caso do Bilhete Único no Metrô de São Paulo

- Consideramos, neste estudo, que é importante a preservação e a ampliação do bilhete único integrado, devido principalmente, ao seu papel de agente de inclusão social.

O Caso do Bilhete Único no Metrô de São Paulo

- Como afirmam Pochmann e Oliveira, “o transporte coletivo se transformou num instrumento fundamental para o exercício do trabalho e, por consequência, o acesso ao rendimento monetário necessário à própria sobrevivência”.

O Caso do Bilhete Único no Metrô de São Paulo

•Nossos agradecimentos:

- Sr. Mario Fioratti Filho – Diretor de Operações da Companhia do Metropolitano de São Paulo.
- Sr. Wilmar Fratini – Gerente de Operações da Companhia do Metropolitano de São Paulo.
- Sr^a Cecília E. Fuentes Guedes – Chefe do Departamento de Relacionamento com o Cliente da Companhia do Metropolitano de São Paulo e a toda a sua equipe.

O Caso do Bilhete Único no Metrô de São Paulo

- Contato com os autores:
- Diamantino A. Sardinha Neto – GMT/CNT
- diamantino_neto@metrosp.com.br
- José Garcia da Conceição – GEO/CCA/CGQ
- jgarcia@metrosp.com.br

O Caso do Bilhete Único no Metrô de São Paulo

• Perguntas???