

ANÁLISE DAS PRÁTICAS DE INTEGRAÇÃO TARIFÁRIA

Wellington Nascimento Silva

Carlos David Nassi

Rômulo Dante Orrico Filho

Universidade Federal do Rio de Janeiro – Programa de Engenharia de Transportes COPPE/UFRJ

RESUMO: O presente artigo é o resultado de uma pesquisa cujo objetivo foi identificar as melhores práticas de integração tarifária em cidades com sistemas integrados de transporte público, e, em seguida, promover uma reflexão sobre a possibilidade de aplicá-las em outras cidades que não apresentam um modelo de transporte com esta característica. Para tanto, foram realizadas consultas em artigos, bem como, em portais de instituições de transportes, estrangeiras e brasileiras. Os métodos empregados para análises foram o exploratório e o comparativo e visaram compreender as medidas empregadas pelas administrações de transporte. O resultado apontou similaridades na tarifação interna e externa ao país e que estas podem contribuir para a mobilidade dos indivíduos; todavia, revelou também características próprias de cada localidade, como exemplo: descontos para acessos a vilas, favelas e a integração entre municípios. As experiências identificadas podem permitir a implantação ou aperfeiçoamento de políticas tarifárias.

ABSTRACT: This article is the result of research aimed at identifying the best fare integration practices in cities with integrated public transport, and then promote a discussion about the possibility of applying them to cities which do not have a transport model with this feature. Therefore, articles were consulted, as well as in foreign and Brazilian transport institutions portals. The methods used for the analyses were exploratory and comparative and aimed to understand the measures employed for general transport. The results showed similarities between the prices inside and outside the country and that these may contribute to the mobility of individuals, however, it also revealed characteristics of each location, such as: discounts for access to villages, slums and the integration between municipalities. Experiences identified may allow the implementation or enhancement of tariff policies.

1. INTRODUÇÃO

A dificuldade de acesso aos serviços de transporte urbanos e sua infraestrutura contribuem para a promoção da desigualdade (Maricato, 2003). Uma forma de reduzir a pobreza é possibilitar que as pessoas possam aumentar o número de viagens para escola, trabalho, atividades culturais, lazer, etc. Isto não ocorre sem acesso a transporte, o qual é base para o desenvolvimento social. Gomide (2003) afirma que a inexistência ou a precariedade na oferta dos serviços e as altas tarifas do transporte público restringem as oportunidades de trabalho dos mais pobres, além de influenciar as escolhas do local de moradia destes.

A melhoria dos serviços de transportes expandem a renda e o padrão de vida dos habitantes de uma região. Há uma correlação espacial entre regiões na medida em que mudanças econômicas em uma determinada localidade geram efeitos sobre outras, o que implica na importância da avaliação dos impactos de políticas de transporte sobre as regiões de um país, tendo em mente as relações de complementaridade e competição entre os espaços econômicos relevantes (Haddad, 2006).

Com fins a reduzir a desigualdade e promover a inclusão social foram estabelecidas pela lei federal 12.587 de 2012 as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana (PNMU), como instrumento de política para o desenvolvimento urbano e atendimento ao Estatuto da Cidade. O objetivo da PNMU é a integração entre os diferentes modos de transporte, melhoria da acessibilidade, mobilidade das pessoas e cargas no território dos municípios. Em suma, visa contribuir para o acesso universal à cidade, equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo e ao fomento.

Torquato e Santos (2004) alertam que as evidências científicas do problema das relações transporte *versus* pobreza urbana no Brasil, ainda não estão disponíveis e que urge um engajamento maior dos governos locais no processo de aquisição de conhecimento sobre suas realidades específicas nesse tema.

As formas de integração abrangem a física, a operacional e a tarifária. Países desenvolvidos e algumas cidades brasileiras aplicam estas formas de integração em um sistema de transportes que contribuem para um maior número de viagens, e, consequentemente, desenvolvimentos social e econômico dos indivíduos.

O objetivo desta pesquisa é identificar as melhores práticas de integração tarifária em cidades com sistemas integrados de transporte público, para promover uma reflexão sobre a possibilidade de aplicá-las em cidades brasileiras que não apresentam modelo de integração tarifária.

2. METODOLOGIA

Os métodos utilizados na pesquisa foram o exploratório e o comparativo. Como técnica de pesquisa investigativa utilizou-se a documental e a bibliográfica. Para identificar as tarifas praticadas pelas cidades objeto de estudo foram acessados portais oficiais de repartições públicas, estrangeiras e nacionais, bem como, artigos científicos. As principais práticas tarifárias foram estruturadas em tabelas apresentadas no referencial teórico e as análises foram efetuadas a partir dos dados nele apresentados.

O critério de seleção das cidades objeto de pesquisa foi priorizar a escolha daquelas localizadas em regiões metropolitanas com formas de integração tarifária, tanto em países do primeiro mundo – Europa e Estados Unidos da América – quanto nas capitais brasileiras de elevada demanda por transporte público. Assim foi estabelecido como objeto de pesquisa os modelos de tarifação empregados em: Berlim, Lisboa, Madri, Nova York, Paris, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Rio de Janeiro e São Paulo.

A pesquisa ocorreu na segunda quinzena de maio de 2013 e para comparação foram levantados dados referentes às tarifas praticadas, os descontos tarifários concedidos, tipos de bilhetes (diário, semanal, mensal, anual, etc.) e prazo de validade para utilização.

3. REFERENCIAL TEÓRICO

Nos países em desenvolvimento como o Brasil, a expansão periférica e a segregação sócio-espacial das cidades, associadas à precariedade dos sistemas de transporte urbano, têm prejudicado a economia urbana, retardado e até mesmo revertido o processo de melhoria da qualidade de vida da população. A mobilidade necessária ao funcionamento de cidades tem sido progressivamente impactada por fatores tais como aumento das distâncias de deslocamentos, elevação de tarifas de transporte público, redução da velocidade operacional de sistemas rodoviários urbanos e congestionamentos, trazendo como resultado uma menor eficiência econômica, queda na produtividade e na competitividade das cidades, por extensão, da economia nacional (Torquato e Santos, 2004).

De maneira geral, os impactos do transporte urbano sobre a pobreza podem ser compreendidos de duas formas, indireta e direta; a primeira refere-se às externalidades do

transporte urbano sobre a competitividade das cidades e seus efeitos sobre a atividade econômica, por exemplo, limitam as escolhas de localização das firmas e elevam os custos de produção, o que afeta o emprego e a renda; a outra se refere ao acesso aos serviços e às atividades sociais básicas e às oportunidades de trabalho dos mais pobres (Gomide, 2003).

Uma forma de tornar acessível o transporte público coletivo é a aplicação de políticas tarifárias, dentre as quais já são consolidadas no Brasil o Vale-Transporte e as relacionadas às características individuais das pessoas, a exemplo os idosos e pessoas com deficiência física. A integração tarifária ocorre quando em mais de uma linha de transporte o passageiro pode fazer uso das mesmas mediante o pagamento de uma só tarifa, que é inferior à soma das tarifas de cada linha. Em outras palavras, as transferências entre linhas são gratuitas ou gozam de desconto. (Cadaval, 2006).

Hidalgo (2009) afirma que as operações de trânsito podem ser integradas em três níveis: operacional, física e tarifária. A integração operacional envolve a coordenação de rotas, itinerários e frequências. A integração física implica a criação de instalações para agilizar as transferências, incluindo terminais com áreas pagas. A integração tarifária envolve o uso dos mesmos meios para validar o pagamento (por exemplo, papel ou *farecards* eletrônicos), e a provisão de descontos ou transferências gratuitas entre os serviços.

Em 2012, o marco regulatório da política tarifária brasileira foi concretizado pela lei 12.587, que estabelece como atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos, incumbidos do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana, a implantação da política tarifária. De acordo com a referida lei, a política tarifária do serviço de transporte público coletivo tem entre suas diretrizes: A integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades; A simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão; e a modicidade da tarifa para o usuário (Casa Civil, 2013).

O conhecimento das melhores práticas de integração tarifária adotadas em cidades dentro e fora do país pode contribuir para a reflexão e melhoria da realidade das demais cidades, no que se refere ao acesso ao transporte público e a possibilidade do exercício de atividades contributivas para o desenvolvimento social e econômico. Neste sentido as tabelas de 1 a 10 apresentam as práticas nas cidades nelas mencionadas. As principais características são relatadas após cada tabela.

Tabela 1: Tarifas praticadas em Berlim

Zona	Bilhete - € (euro)								grupo até 5 pessoas	
	uma viagem (*)	diário (**)	4 viagens (*)	semanal	mensal	anual				
AB	2,40	1,50	6,50	4,60	8,4	5,4	28,00	55,50	710,00	15,50
BC	2,80	1,90	6,80	5,00			28,90	56,50	740,00	15,80
ABC	3,10	2,20	7,00	5,20			34,60	68,00	895,00	16,00

BVG, 2013. (*) Tarifa Normal. (**) Tarifa Reduzida.

Características: Tarifas fixadas por zona e que concedem descontos maiores à medida que os usuários do sistema utilizam períodos maiores de tempo, tornando a tarifa média menor quanto maior o período a que se referirem os bilhetes.

O bilhete Diário permite viajar quantas vezes quiser por transporte público para um dia inteiro. O bilhete 4 viagens é oferecido apenas para a zona AB; é composto de quatro partes individuais, cada uma das quais tem de ser validada no início da viagem (uma ficha para cada pessoa e para cada viagem). O bilhete de tarifa reduzida aplica-se a crianças de 6 a 14 anos de idade. O bilhete semanal é válido por sete dias consecutivos, podendo ser usado em 7 itinerários e sua validade começa no primeiro dia do período de validade impresso no bilhete ou do momento de validação e termina no sétimo dia de calendário, à meia-noite. O bilhete mensal é emitido para um mês calendário. O bilhete anual pode gerar uma economia de até 23% em relação ao preço de 12 bilhetes individuais mensais. O bilhete para grupo até 5 pessoas permite que estas utilizem o bilhete para as viagens do grupo. Outros bilhetes por zona são oferecidos em Berlim: VBB-*Gesamtnett*; Berlim ABC +1; Berlim ABC +2; Berlim ABC +1+1; Berlim VBB-*Gesamtnett*; Berlim ABC + 1 *Landkreis*; Berlim ABC + 2 *Landkreis*; Berlim ABC + 1 + 1 *Landkreis kreisfreie Stadt* (BVG, 2013).

Tabela 2: Tarifas praticadas em Lisboa

Tipo Bilhete	Tarifa(€)	Validade	
Por viagem	1,40	1 hora	Validade do bilhete
Diário	6,00	24 horas	1 hora

ML, 2013

Características: Tarifas que concedem descontos. O sistema tarifário atende a 02 (dois) modos de transportes, ônibus e metrô. Passes intermodais concedem descontos de 25%, 50% e 60%. Pessoas acima de 65 anos, reformados ou pensionistas: desconto de 25% no passe para dias de semana e aproximadamente 90% no passe para fins de semana e feriados. Para passes combinados são concedidos descontos de 25% e 60% (ML, 2013).

Tabela 3: Tarifas praticadas em Madri

Zona	Bilhete Único (€)
Uma viagem	10 viagens

MetroLeste, MetroNorte, MetroSul	1,50	11,20
----------------------------------	------	-------

CTM, 2013

Características: Emprego de Bilhete Único para 10 viagens, o qual oferece valor médio menor que o pago para uma viagem apenas. As tarifas variam de acordo com as zonas, número de viagens e características do usuário (idoso ou jovem) (CTM, 2013).

Tabela 4: Tarifas praticadas em Nova York

Tipo Bilhete (US\$)	Horário		Validade
	Normal	Fora de pico	
Único	2,75	-	2 horas
Metrô e Ônibus Urbano	2,50	1,25	-
Ônibus Expresso	6,00	3,00	-
7 dias	30,00	-	-
7 dias para Ônibus Expresso	55,00	-	-
30 dias	112,00	-	-

MNY, 2013

Características: Tarifa média menor quanto maior o período a que se referirem os bilhetes, de modo que a tarifa média paga pelo bilhete para 30 dias (US\$ 3,73) é menor que a tarifa média paga pelo bilhete para 7 dias US\$ (4,29). O sistema tarifário é composto por tarifas diferenciadas por dias e modos. Concede descontos para horário fora de pico (50%) e, além disto, bilhetes de uso ilimitado (MNY, 2013).

Tabela 5: Tarifas praticadas em Paris

Bilhete (€)							
Único (1 viagem)		10 bilhetes			Jeunes		
Em dinheiro	Cartão	Normal	Reducido (idoso ou jovem)	Mobilis (*)	Weekend (**)	Semanal	Mensal
2,00	1,70	13,30	6,65	6,60	3,65	-	-

RATP, 2013.

Características: São concedidos descontos em função do perfil do usuário (se idoso ou jovem). Outros descontos são concedidos em função de períodos específicos, a exemplo fins de semana. É permitido o uso diário ilimitado em áreas selecionadas, para todos os modos de transportes (*) e, também, viagens diárias ilimitadas em sábado, domingo ou feriado, para jovens com menos de 26 anos (**) (RATP, 2013).

Tabela 6: Tarifas praticadas em Paris

Zona (Metrô, Ônibus ou Trem)	7 dias	tarifa média	30 dias	tarifa média	redução % de 7 para 30 dias
1-2	19,80	2,83	65,10	2,17	-23%
1-3	25,65	3,66	84,10	2,80	-23%
1-4	31,05	4,44	102,30	3,41	-23%
1-5	34,40	4,91	113,20	3,77	-23%
2-3	18,70	2,67	61,40	2,05	-23%
2-4	23,70	3,39	77,80	2,59	-23%
2-5	27,40	3,91	90,10	3,00	-23%
3-4	17,90	2,56	59,20	1,97	-23%
3-5	21,85	3,12	72,00	2,40	-23%
4-5	17,45	2,49	57,30	1,91	-23%

RATP, 2013.

Características: Concedem redução aos usuários do sistema de transporte que adquirem bilhetes para maior período de tempo. Com descontos de 23% comparando-se os bilhetes para 7 (sete) e 30 (trinta) dias.

Tabela 7: Tarifas praticadas em Belo Horizonte

Tipo de tarifa (R\$)	Bilhete	Integração	Cartões				Prazo máximo
			Tipo	Tarifa Normal	1 ^a viagem	2 ^a viagem	3 ^a viagem
ida	1,80	-	-	-	-	-	-
ida-volta	3,60	-	-	-	-	-	-
Múltiplo (10viagens)	16,20	-	-	-	-	-	-
BHBUS	A	Ônibus-Ônibus	Ônibus-Ônibus	1,80	2,00	-	2,90
		Ônibus-Metrô	Ônibus-Metrô	2,80	1,80	-	3,70
		Ônibus-Metrô-Ônibus	Ônibus-Metrô-Ônibus	2,00	1,80	2,00	4,90
		Ônibus-Metrô-Ônibus	Ônibus-Metrô-Ônibus	2,00	1,80	2,80	5,70
		Ônibus-Metrô-Ônibus	Ônibus-Metrô-Ônibus	2,80	1,80	2,80	6,50
	B	3,45					
	C	3,95					
	D	4,25					
	E	4,35					
	F	3,20					
ÓTIMO	G	-	-	-	-	-	-
	H	2,90					
	I	3,60					
	(*)	2,45					
	(**)	Passe Livre					

CBTU, 2013.

Características: Concede descontos para acesso a vilas e favelas (*). A tarifa integrada serve à modos de transporte semelhantes e distintos, com valor pago menor que o somatório das tarifas normais. São beneficiados pela gratuidade idosos, oficiais de justiça, agentes de inspeção do trabalho, empregados da Empresa Brasileira de Correios e Telegráficos e policiais militares fardados (**).

Tabela 8: Tarifas praticadas em Curitiba

Tipo Bilhete	R\$	Prazo para Não Pagar Nova Tarifa
Convencional	2,85	2 horas
Verde	2,85	2 horas
Interbairros	2,85	2 horas
Alimentadora	2,85	5 minutos

URBS, 2013.

Características: Permite ao usuário a utilização de mais de uma linha de ônibus com o pagamento de apenas uma tarifa. Concede gratuidade para idosos, pessoas com deficiência física, aposentados por invalidez, acompanhantes, oficiais de justiça, fiscais, operadores do sistema, carteiros, policiais, guardas municipais e estudantes. (URBS, 2013).

Tabela 9: Tarifas praticadas em Porto Alegre e cidades limítrofes

Localidades Integradas	Tarifa Normal para Ônibus	Tarifa Integrada Trensurb	Somatório de tarifas normais Ônibus-Metrô	Bilhete de Integração Ônibus/Metrô
Canoas	2,65	1,70	4,35	3,50
Esteio	2,40	1,70	4,10	3,85
Nova Santa Rita	-	-	4,60	3,50
Novo Hamburgo	2,5	1,70	-	-
Porto Alegre	2,85	1,70	4,55	4,10
Sapucaia do Sul	2,5	1,70	4,20	3,85
São Leopoldo	2,5	1,70	-	-
Unisinos			4,25	1,70

TRENSURB, 2013

Características: Aplica o conceito de integração tarifária na integração das cidades que compõem a região, garantindo valor da integração menor que o somatório das tarifas normais praticadas em cada cidade. São utilizados cartões que podem ser utilizados no Metrô e Ônibus.

Tabela 10: Tarifas praticadas no Rio de Janeiro

Integração Metrô	Tarifa - R\$	Validade máxima para uso	
		Cartões	Bilhete Único
Metrô de Superfície	3,50		
Expresso Barra	4,50		
Expresso Jacarepaguá	4,50		
Integração Supervia (*)	4,95	2 horas	2 horas e 30 minutos
Integração Expressa	4,50		

MRJ, 2013. (*) Uso somente por bilhete Único

Características: Permite que o usuário dos serviços de transporte tenha um prazo de 2 (duas) e 2 ½ (duas e meia) horas para fazer outras viagens sem o pagamento de nova tarifa, se usar cartão ou bilhete Único, respectivamente. O benefício da gratuidade abrange alunos da rede pública de ensino fundamental e médio do Rio de Janeiro, maiores de 65 anos de idade, pessoas com deficiência e pessoas com doença crônica, com os respectivos acompanhantes legalmente autorizados (MRJ, 2013).

Tabela 11: Tarifas praticadas em São Paulo

Bilhetes	Tarifa Normal	Integração	Tarifa Integração(R\$)
Especial	(*)	-	-
Integrados	-	metrô-ônibus do corredor metropolitano Jabaquara-São Mateus	5,70
Exclusivos	3,00	Madrugador	2,50 (***) 4,21 (****)

MSP, 2013.

Características: Prática de tarifa integrada entre os modos de transporte. Concede gratuidade para idosos, estudantes, pessoas com deficiências físicas, funcionários do sistema ou desempregados (*). Concede descontos para usuários dos serviços de transporte nos horários de 04:40h às 06:15h e trens metropolitanos no horário de 04:00 h às 05:35h (***) e se o usuário utilizar o bilhete exclusivo na integração (****)

4. ANÁLISES E RESULTADOS

Ao analisar as tarifas praticadas em cidades do exterior verifica-se a existência de bilhetes para uso em uma única viagem, diário, semanal, mensal, anual, para uso em fins de semana, por zona, por grupo de pessoas, com tarifa reduzida por características das pessoas (por exemplo: jovens e idosos) ou para uso em horários fora de pico e feriados, para ciclistas, único com tarifa integrada para mais de uma viagem (com mesmo modo de transporte ou modos distintos) e para número de viagens com valores diferenciados da tarifa básica de uma única viagem.

Nas cidades brasileiras pesquisadas as práticas tarifárias identificadas foram o bilhete único, os descontos por número de viagens, a redução da tarifa nos acessos a vilas e favelas, a gratuidade por características dos indivíduos (idosos, estudantes, pessoas com deficiência física, agentes públicos, etc.), para uso dos serviços de transportes em horários fora de pico (a exemplo pessoas que usam o transporte durante a madrugada).

Em Berlim, exceto para a zona AB reduzida, quando o usuário faz três viagens paga um valor médio menor que se tivesse pago um bilhete para cada viagem. Quanto mais viajar, menor a tarifa média. O gráfico 1 apresenta a referida redução.

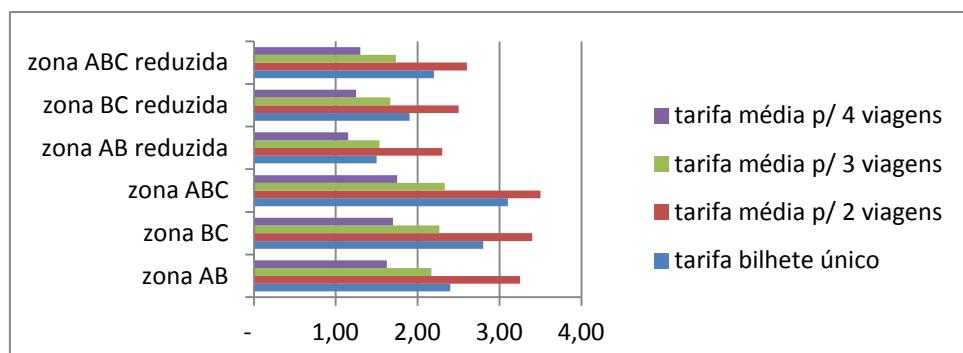


Gráfico 1: número médio de viagens por dia bilhete diário x bilhete p/ uma viagem

Os bilhetes semanal, mensal ou anual se comparados com o bilhete diário apresentam uma redução na tarifa média paga pelos usuários dos serviços de transportes adquirentes destes tipos de bilhetes, conforme apresentado no gráfico 2.

Comparativo de tarifa média por tipo de bilhete

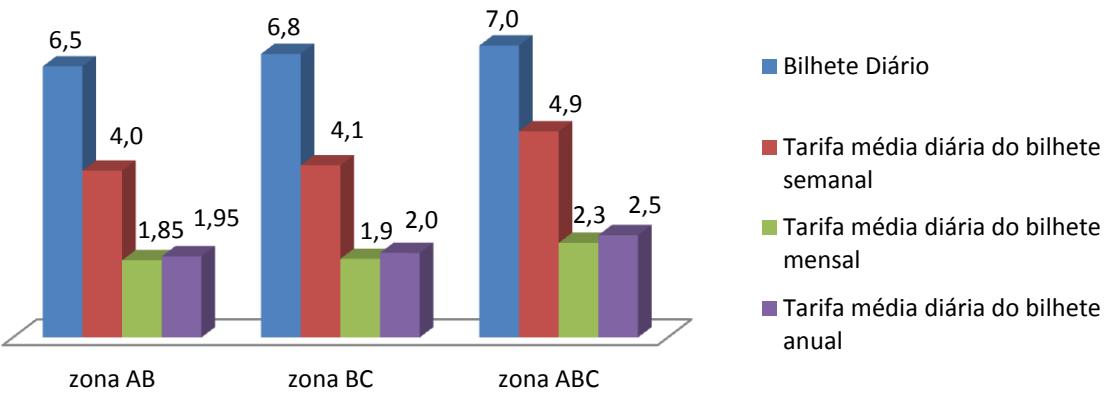


Gráfico 2: Comparativo de tarifa média por tipo de bilhete.

A redução da tarifa média, à medida que os usuários do sistema de transporte fazem mais viagens, representa um incentivo aos adquirentes do bilhete diário, semanal, mensal ou anual para desenvolverem mais atividades onde requeira a locomoção, tais como educação, saúde e lazer.

Caso a opção do usuário seja pela compra de bilhetes para quatro dias, por quatro viagens estará pagando tarifa média menor que se comprar quatro bilhetes de viagem única.

Em Lisboa a prática mais observada foi concessão de descontos, todavia os benefícios concedidos a idosos estão aquém dos concedidos nas cidades brasileiras pesquisadas, onde todos os idosos acima de 65 anos tem direito à gratuidade nos serviços de transporte urbano.

Em Madri as tarifas variam por zonas e o bilhete para 10 viagens representa redução na tarifa média. O gráfico 3 apresenta a variação no custo do bilhete em Madri, se comparado o valor do bilhete único com a média da tarifa do bilhete para 10 viagens.

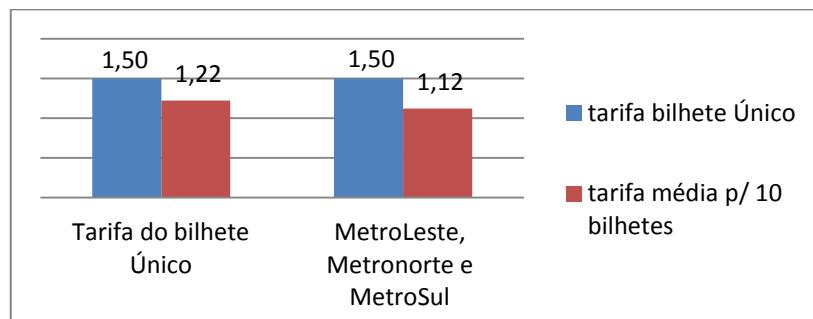


Gráfico 3: Comparativo de tarifas bilhete Único x tarifa média p/ 10 bilhetes.

Nova York pratica desconto correspondente a 50% da tarifa para horários fora de pico. Esta prática incentiva o planejamento das pessoas para o deslocamento neste período, de modo a reduzir o fluxo nos horários de maior movimentação. Outra prática significativa naquela

cidade é o cartão para uso ilimitado por determinado período de tempo; isto permite maior mobilidade e deslocamento para atividades essenciais que não seriam efetuadas com pagamento da tarifa normal pelos indivíduos.

Paris apresenta práticas que incentivam a aquisição de bilhetes para número maior de viagens. A redução no valor unitário da tarifa corresponde ao adquirir 10 bilhetes corresponde a 23%. Outra prática que favorece os deslocamentos é a tarifa diferenciada para jovens e períodos de fim de semana, que em ambos permite o acesso a educação, esportes e lazer.

Em Belo Horizonte o cartão integração permite a redução da tarifa conforme apresentado na tabela 7 equivalente a 24%, 20%, 16%, 14% e 12%, conforme o caso. Aquela cidade inova ao conceder redução de tarifas em regiões de menor poder aquisitivo (vilas e favelas), o que pode permitir que os residentes naquelas regiões possam deslocar-se mais para atividades que lhes promovam o desenvolvimento sócio-econômico, de modo a reduzir a exclusão social.

Curitiba aplica uma tarifa Única para todo seu sistema de transportes e permite ao usuário prazo de 2 horas entre uma viagem e outro, a qual propicia que atividades sejam efetuadas neste período, sem custos adicionais, como exemplo educação, lazer e saúde.

A tabela 11 apresenta as principais práticas e as respectivas cidades.

A região metropolitana de Porto Alegre é a localidade brasileira que apresenta menores tarifas, tanto normais quanto integradas. Os descontos concedidos na integração correspondem a 20% (Canoas), 6% (Esteio), 24% (Nova Santa Rita), 10% (Porto Alegre), 8% (Sapucaia do Sul) e 60% (Unisinos) tabela 8. Além dos benefícios gerados pela redução tarifária, a integração pode permitir maior integração entre os modos de transportes das cidades.

A cidade do Rio de Janeiro, assim como as demais cidades brasileiras, concede o benefício da gratuidade nos serviços de transportes aos idosos. Além destes, estudantes da rede pública de ensino fundamental e médio, pessoas com deficiência física e pessoas com doenças crônicas, bem como seus acompanhantes, são beneficiados com a referida gratuidade. Assim como Curitiba, a cidade permite um intervalo de 02 (duas) horas entre uma viagem e outra no sistema integração, ampliado para 2 (duas) horas e 30 (trinta) minutos se tratar-se de Bilhete Único. Isto pode colaborar para o exercício de atividades sem custos adicionais para os usuários dos serviços de transporte público.

São Paulo pratica tarifa integrada por percurso (zona) e inovou na tarifa reduzida em horários de menor circulação de pessoas durante a madrugada. Oferece descontos sobre tarifas à vista para horários fora de pico, assim como Nova York. Assim como as demais cidades brasileiras, concede a gratuidade a idosos, além de estudantes, pessoas com deficiências físicas, funcionários do sistema ou desempregados.

As principais práticas verificadas nesta pesquisa foram sintetizadas na tabela 11.

Tabela 11: Principais Práticas para Integração Tarifária

Prática	Cidade
Bilhete para uso ilimitado por período	Paris
Bilhete para grupos	Berlim
Descontos em tarifas para:	
Aquisições de número de bilhetes maior que uma viagem	Belo Horizonte, Berlim, Lisboa, Madri, Nova York e Paris.
Utilização de transporte nos fins de semana	Lisboa
Estações com acesso a vilas e favelas	Belo Horizonte
Períodos fora de pico	Nova York
Jovens até 26 anos	Paris
Transportes madrugada	São Paulo
Período de tempo com uso ilimitado	Nova York e Paris
Tarifa:	
por Zona/ Percurso	Berlim, Paris e São Paulo
Única	Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Rio de Janeiro e São Paulo

As práticas apresentadas na tabela 11 e no restante da pesquisa revelam similaridades entre o modelo de integração tarifária entre cidades estrangeiras e nacionais, todavia as cidades estrangeiras apresentaram maior incentivo ao uso do sistema de transportes com as práticas de uso ilimitado por período (diário, mensal, anual), para jovens (não apenas estudantes de ensino fundamental ou médio) e descontos para uso em fins de semana. As cidades brasileiras se destacam pela gratuidade em função das características das pessoas (idosos, deficientes físicos, pessoas com doenças crônicas etc.) e nas inovações de descontos para as localidades mais pobres (vilas e favelas) e para horários específicos (madrugada).

5. CONCLUSÕES

Para que pessoas, principalmente as excluídas socialmente, tenham possibilidade real de alcançar melhores patamares de desenvolvimento social e econômico, devem ter acesso ao transporte de qualidade, que lhes permita estudar, trabalhar, conhecer culturas diferentes, conviver com a multiplicidade de pensamentos, etc.. Gastos com transporte ampliam as distâncias e afastam essas premissas para reversão da exclusão social.

Uma política tarifária adequada pode significar inclusão social e fomento ao desenvolvimento social e econômico. Se as práticas identificadas nesta pesquisa fossem aplicadas pelas demais cidades, a mobilidade das pessoas e suas competências poderiam ser ampliadas, de modo os desafios estruturais que o país apresenta poderiam ser mais facilmente superados. Tais práticas podem servir de modelo para cidades que não tenham implementado um modelo de integração ou pretendem aperfeiçoar o existente.

A legislação brasileira evoluiu no sentido de promover a integração tarifária, todavia, ainda há que se por em prática o seu conteúdo. A adoção de novas práticas pelos gestores do transporte público pode ser concebida a partir dos modelos já consolidados.

As práticas verificadas não somente incentivam a mobilidade dos indivíduos, mas podem ter efeitos sobre o nível de renda dos mesmos e à ampliação do número de viagens, de modo que estes passam a ter acesso a outros direitos que não somente o trabalho.

Por fim, vale ressaltar que aspectos de representatividade da tarifa sobre a renda dos indivíduos não foram abordados neste artigo, daí sugere-se este tema como objeto de novas pesquisas.

6. REFERÊNCIAS

- BVG (2013). *Berliner Verkehrsbetriebe* (Empresa de transporte de Berlim). Disponível em <http://www.bvg.de/index.php/en/17184/name/Group+Tickets.html>, acessado em 31/mai/2013
- Cadaval M. (2006). Integração Tarifária e Diversificação. Revista dos Transportes Públicos, São Paulo: ed.109, p. 29. Disponível em: http://mcadaval.com.br/blogs/integracao_diversificacao_tarifaria_130605.pdf
- Casa Civil (2013). Lei 12.587/12. Casa Civil da Presidência da República Federativa do Brasil. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm
- CBTU (2013). Bilhetes Companhia Brasileira de Trens Urbanos. Disponível em: <http://www.metrobh.gov.br/cbtu/final/operacao/bilhetes/bilhetesunitarioemultiplo.html>, acessado em 31/mai/2013
- CTM (2013). Título e Tarifas. Consórcio de Transportes Madri. Disponível em: http://www.ctm-madrid.es/red_transportes/tarifas/red_tarifas.jsp?CODPANTALLA=0&CODBOTON=203, acessado em 31/mai/2013
- Gomide A.A. (2003). Transporte Urbano e Inclusão Social: Elementos Para Políticas Públicas. Brasília, julho de 2003 Disponível em: http://www.livrosgratis.com.br/arquivos_livros/td_0960x.pdf
- ML (2013). Tarifas. Metro Lisboa. Disponível em <http://www.metrolisboa.pt/wp-content/uploads/Desdobr%C3%A1vel-tarifas.pdf>, acessado em 31/mai/2013
- Haddad E.A. (2006). Transporte, Eficiência e Desigualdade Regional: avaliação com um modelo cge para o Brasil. FEA/USP, da Fipe/USP e da Universidade de Illinois em Urban-Champaign Disponível em:<http://www.ppe.ipea.gov.br/index.php/ppe/article/viewFile/57/31>
- Hidalgo, D. (2009). *Citywide Transit Integration in A Large City: The Case Of The Interligado System*. São Paulo, Brasil. TRB 2009 Annual Meeting CD-ROM. Disponível em http://www.irfnet.ch/files-upload/knowledges/Interligado_Brazil_TRB.pdf
- Maricato E. (2003). Metrópole, legislação e desigualdade. Estud. av. vol.17 no.48. São Paulo. Disponível em:http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-40142003000200013&script=sci_arttext
- MNY (2013). Tarifa. Metro Nova York. Disponível em <http://www.mta.info/nyct/fare/FaresatAGlance.htm#info>, acessado em 31/mai/2013.
- MRJ (2013). Metrô Rio De Janeiro. Disponível em: http://www.metrorio.com.br/METRO_IntegracaoExpressa.htm, acessado em 31/mai/2013.
- MSP (2013). Metrô São Paulo Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/sua-viagem/bilhetes-cartoes/bilhete-unico.aspx>, acessado em 31/mai/2013.
- RATP (2013). Régie Autonome des Transports Parisiens. Disponível em: http://www.ratpdev.com/fr/_about/company_overview.php
- Torquato A.M.S.C.; Santos E. (2004). Políticas De Transporte e Pobreza Urbana: Reflexões e Evidências Em Um Bairro Periférico de Natal. Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil Universidade Federal de Pernambuco. Depto de Engenharia Civil Universidade Federal do Rio Grande do Norte. XVIII ANPET. Disponível em:http://www.cbtu.gov.br/estudos/pesquisa/anpet_xviiiCongrpesqens/ac/arq115.pdf
- TRENSURB (2013). Disponível em: http://200.169.22.174/trensurb/paginas/paginas_detalhe.php?codigo_sitemap=20, acessado em 31/mai/2013
- URBS (2013) Tarifa. Disponível em <http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/noticia/curitiba-assume-33-do-subsidio-do-transporte>, acessado em 31/mai/2013.