

METRÔ DE SÃO PAULO

SITUAÇÃO DA INTEGRAÇÃO FÍSICA E TARIFÁRIA

A) INTEGRAÇÃO FÍSICA

O modal de transporte metroviário integra-se fisicamente com os demais modais existentes na cidade de São Paulo:

1. com o sistema de ônibus urbano;
2. com o sistema de ônibus intermunicipal;
3. com o sistema de ônibus rodoviário;
4. com o sistema ferroviário metropolitano;
5. com automóveis;
6. com bicicletas.

Das 55 estações metroviárias em operação, 23 têm terminal urbano ou intermunicipal, 3 têm terminal rodoviário, 8 tem estacionamento para automóveis, 1 tem bicicletário, 6 tem ligação com ferrovia e 1 tem ligação com ferrovia através de vans exclusivas (ORCAs – Operadores Regionais de Coletivos Autônomos).

SISTEMA DE ÔNIBUS URBANO

O sistema de ônibus urbanos gerenciado pela empresa municipal SPTrans – São Paulo Transportes S. A., formado de ônibus, micro-ônibus e vans, tem linhas que se integram fisicamente com o Metrô em terminais específicos, e tem linhas que se integram por passagem, ou seja, por pontos de parada localizados próximos a acessos de estações do Metrô.

Entretanto, com a recente implantação do Bilhete Único, a integração é possível em qualquer estação do Metrô, dentro do período de 2 (duas) horas, configurando-se a “integração temporal”.

SISTEMA DE ÔNIBUS INTERMUNICIPAL

O sistema de ônibus intermunicipal gerenciado pela empresa estadual EMTU-SP – Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos, formado de ônibus e micro-ônibus, tem linhas que se integram fisicamente com o Metrô nos terminais urbanos, sendo 1 (um) exclusivo para os ônibus do corredor metropolitano Jabaquara – São Mateus.

SISTEMA DE ÔNIBUS RODOVIÁRIO

Os ônibus rodoviários (intermunicipais, interestaduais e internacionais) integram-se fisicamente nos Terminais Rodoviários de Tietê, de Jabaquara e de Barra Funda. Estes terminais são operados, por concessão, pela empresa privada SOCICAN.

SISTEMA FERROVIÁRIO METROPOLITANO

O sistema ferroviário metropolitano operado pela empresa estadual CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, formado de 6 linhas ferroviárias, 253,2 quilômetros de linhas operacionais, 83 estações atendendo 22 municípios da Região Metropolitana, integra-se fisicamente com o Metrô em 6 estações, sendo 4 com transferência gratuita. Ainda, embora não havendo integração física, há mais uma com transferência gratuita por meio de ligação com vans (Sistema Ponte ORCA – Operadores Regionais de Coletivos Autônomos).

AUTOMÓVEIS

É possível o desembarque de passageiros de automóveis e seu acesso ao Metrô em qualquer estação; no entanto há estacionamentos para automóveis, integrados fisicamente ao Metrô, em 8 estações. Não há integração tarifária.

BICICLETAS

Visando incentivar o uso dos sistemas metroviário e ferroviário nos períodos de menor demanda, das 15h às 20h dos sábados e aos domingos e feriados das 07h às 20h, é permitido o ingresso nas estações e nos trens de usuários transportando bicicleta, contribuindo à busca de lazer pelos usuários.

Há bicicletário em 1 estação, de uso gratuito, com vigilância contratada. Não há integração tarifária.

Em breve serão implantados mais 2 bicicletários, e será implantada ciclovia ao longo de 12 km da Linha 3 – Vermelha.

B) INTEGRAÇÃO TARIFÁRIA

O modal de transporte metroviário integra-se tarifariamente:

1. com o sistema de ônibus urbano;
2. com o sistema de ônibus intermunicipal;
3. com o sistema ferroviário metropolitano.

SISTEMA DE ÔNIBUS URBANO

Há dois meios de integração tarifária com os ônibus urbanos:

a) bilhetes padrão Edmonson

Nas bilheterias do Metrô é vendido o bilhete Integração Metrô-ônibus, atualmente na tarifa de R\$ 4,00. De posse dele, o usuário o introduz no bloqueio eletrônico que o devolve maculado fisicamente, e viaja de metrô; com o mesmo bilhete, o usuário o entrega ao cobrador do ônibus urbano e viaja em um único trajeto, sem limitação temporal para tal uso.

Nos ônibus urbanos o cobrador vende o bilhete Integração Ônibus-Metrô, atualmente na tarifa de R\$ 4,00, simultaneamente com sua passagem pela catraca. Após a viagem de ônibus, o usuário introduz o bilhete no bloqueio eletrônico da estação metroviária que o recolhe e dá a passagem para viajar, sem limitação temporal.

Também nos ônibus o cobrador vende o bilhete Integração Ônibus-Metrô Ida e Volta, atualmente na tarifa de R\$ 8,00, simultaneamente com sua passagem pela catraca. Após a viagem de ônibus, o usuário introduz o bilhete no bloqueio eletrônico da estação metroviária que o devolve maculado fisicamente e dá a passagem para viajar, sem limitação temporal. Posteriormente, o usuário pode, numa estação metroviária, introduzir o mesmo bilhete no bloqueio eletrônico que o devolve com a segunda mácula, e viaja de metrô; com o mesmo bilhete, o usuário o entrega ao cobrador do ônibus urbano e viaja em um único trajeto, sem limitação temporal para tal uso.

A repartição dessa receita entre o Metrô e a gerenciadora SPTrans é: da tarifa dos bilhetes, R\$ 2,30 cabem ao Metrô (100% da tarifa do Metrô) e R\$ 1,70 cabem à SPTrans (aproximadamente 75% da tarifa dos ônibus urbanos).

b) cartões Bilhete Único

De posse de um cartão Bilhete Único carregado, o usuário o aproxima do validador instalado sobre bloqueio eletrônico da estação, o qual irá debitar o valor da tarifa de Metrô, atualmente R\$ 2,30, e viaja de metrô. No ônibus, ele o aproxima do validador instalado junto à catraca do ônibus, o qual irá debitar o valor do complemento (R\$ 1,20) para a tarifa de integração (que é R\$ 3,50 = R\$ 2,30 mais R\$ 1,20), se estiver dentro do prazo de 2 (duas) horas da primeira validação. Se esse prazo foi superado, o validador irá debitar a tarifa normal do ônibus (R\$ 2,30), não havendo, assim, a integração tarifária.

No sentido inverso, o usuário ao embarcar no ônibus, aproxima o cartão do validador, que irá debitar a tarifa de ônibus (R\$2,30). Após a viagem de ônibus, no Metrô, o usuário aproxima o mesmo cartão do validador instalado sobre bloqueio eletrônico da estação, o qual irá debitar o valor do complemento (R\$ 1,20) para a tarifa de integração (que é R\$ 3,50 = R\$ 2,30 mais R\$ 1,20), se estiver dentro do prazo de 2 (duas) horas da primeira validação. Se esse prazo foi superado, o validador irá debitar a tarifa normal do Metrô (R\$ 2,30), não havendo, assim, a integração tarifária.

A repartição dessa receita entre o Metrô e a gerenciadora SPTrans é: da tarifa dos bilhetes, R\$ 1,75 cabem ao Metrô (aproximadamente 75% da tarifa do Metrô) e R\$ 1,75

cabem à SPTrans (aproximadamente 75% da tarifa dos ônibus urbanos).

São os seguintes os tipos de Bilhete Único existentes e aceitos no Metrô:

a) COMUM

Pode ser adquirido por qualquer pessoa em postos específicos instalados nas estações do Metrô, em casas lotéricas, bancas de jornais, farmácias etc.

b) VALE-TRANSPORTE

Fornecido pelos empregadores a seus empregados, é recarregável em equipamentos de recarga por auto-atendimento, existentes em muitas estações do Metrô, e em quaisquer dos postos específicos instalados nas estações do Metrô, em casas lotéricas, bancas de jornais, farmácias etc.

c) ESTUDANTE

Concedido a estudantes, pode ser recarregado mensalmente com cota de até 50 viagens mensais, sob tarifa com desconto de 50%.

d) PROFESSOR

Concedido a professores, pode ser recarregado mensalmente com cota de até 50 viagens mensais, sob tarifa com desconto de 50%, para uso exclusivo no Metrô e na CPTM.

e) PESSOA COM DEFICIÊNCIA (PCD)

Concedido mediante cadastramento em postos específicos e com a apresentação de laudo médico conclusivo, informando a deficiência e limitações funcionais, emitido por Unidade de Saúde do SUS credenciada pelas Secretarias de Saúde dos Municípios em Região Metropolitana de São Paulo ou por Unidade de Saúde indicada pela Secretaria de Saúde do Município de São Paulo. O benefício é a isenção tarifária.

f) FIDELIDADE

Trata-se de um cartão comercializado a qualquer pessoa, recarregável.

Para sua aquisição o usuário paga R\$ 44,00, valor esse composto de duas parcelas: R\$ 42,00 correspondentes a 20 viagens unitárias (sob a tarifa de R\$ 2,10, tendo, portanto, desconto de 8,7%) mais R\$ 2,00 correspondentes ao valor do cartão ("casco"). A carga inicial deverá ser realizada no ato da compra.

As recargas são feitas sempre no valor de 20 tarifas (R\$ 42,00), sendo esse valor válido apenas para recarga em cartão já pertencente ao usuário. Se o usuário quiser um valor maior, múltiplo de 20, dever-se-á realizar tantas operações de recarga de 20 tarifas quantas desejadas.

O cartão Fidelidade é aceito apenas no Metrô e na CPTM, indistintamente, em qualquer estação, válido para 20 (vinte) acessos, em qualquer dia da semana, inclusive nos

sábados, domingos e feriados, a qualquer hora durante a operação comercial.

Para que seu uso seja exclusivo do usuário “fidel” aos sistemas sobre trilhos, e ainda, para que não seja utilizado por “vendedores de viagens” (pessoas que oferecem acesso ao transporte sob pagamento de tarifa superior à oficial, a título de facilidade e economia de tempo), há restrição de uso seguido: não é aceito durante 10 minutos após cada utilização.

g) outros

Além desses, há o Cartão do IDOSO, concedido pela SPTrans para o transporte gratuito nos ônibus urbanos, para os homens com mais de 65 anos e para as mulheres com mais de 60 anos de idade. Por ora, tal cartão não é aceito no Metrô e na CPTM, devido a que a legislação estadual somente concede gratuidade a idosos, de ambos os sexos, a partir de 65 anos de idade.

Em breve, será criado o Cartão LAZER, de uso exclusivo no Metrô e na CPTM, que visará incentivar o uso dos sistemas metroviário e ferroviário nos períodos de menor demanda, entre as 18h dos sábados e até o fim da operação comercial nos domingos, e durante o período de operação comercial nos feriados nacionais e estaduais de São Paulo, oferecendo acessos sob tarifa com desconto, contribuindo à busca de lazer pelos usuários.

SISTEMA DE ÔNIBUS INTERMUNICIPAL

Há dois tipos de integração tarifária com os ônibus intermunicipais:

a) bilhetado

São utilizados os mesmos bilhetes para a integração com ônibus urbano (Integração Metrô-ônibus, Integração Ônibus-Metrô e Integração Metrô-ônibus Ida e Volta), mas o usuário deve complementar suas tarifas com dinheiro até o valor da tarifa da linha (cada linha de ônibus intermunicipal tem uma tarifa).

A repartição dessa receita entre o Metrô e as operadoras destas linhas é: da tarifa dos bilhetes, R\$ 2,30 cabem ao Metrô (100% da tarifa do Metrô) e o resto cabe à empresa de ônibus (100% da tarifa daquela linha).

b) não bilhetado

Para a integração com as linhas de ônibus intermunicipais na Linha 5 – Lilás há dois terminais fechados, sendo a tarifa de integração de mesmo valor da tarifa normal respectiva linha intermunicipal, sem acréscimo por parte do Metrô; o usuário que embarcou no ônibus intermunicipal, ao desembarcar no terminal de integração com o Metrô, transfere-se gratuitamente ao Metrô. No sentido inverso, o usuário que viaja de Metrô e, portanto, pagou a tarifa de Metrô, ao transferir-se sair da estação para o terminal de integração com ônibus, ao embarcar no ônibus, paga apenas a diferença entre as tarifas da respectiva linha e a tarifa do Metrô no interior do ônibus.

Na repartição da receita, o Metrô fica com R\$ 1,42 (aproximadamente 60% da tarifa do Metrô) no caso das linhas integradas na estação Campo Limpo, e com R\$ 0,56 (aproximadamente 25% da tarifa do Metrô) no caso das linhas integradas na estação Capão Redondo. O resto cabe à empresa de ônibus daquela linha.

SISTEMA FERROVIÁRIO METROPOLITANO

A integração entre o Metrô e os trens da CPTM é gratuita, sendo a transferência livre feita em 4 estações (Luz, Barra Funda, Brás e Santo Amaro).

Em um outra estação (Vila Madalena), por não haver integração física com a CPTM, é possível transferir-se gratuitamente à estação Cidade Universitária daquele modal, por meio de vans (ORCAs), de 2ª a 6ª feira, exceto feriados, entre as 6h e as 21h, nos dois sentidos.

A interligação pode ser realizada pelo usuário que estiver na área paga da estação Vila Madalena, através da aquisição de senha com data, hora, destino e validade de 1 hora à partir da sua emissão. O usuário deve dirigir-se a um "totem" expedidor de senha, apertar o botão, retirar sua senha e dirigir-se ao terminal de ônibus urbano, onde pode embarcar em van ORCA para deslocar-se até a estação da CPTM.

Em sentido inverso, quando o usuário possuir senha emitida na estação Cidade Universitária da CPTM, deve validá-la em equipamento leitor instalado sobre bloqueio, para que sua passagem seja liberada, desde que esteja válida (data, origem, prazo de validade de 1 hora da emissão).

Caso o usuário alegue ter perdido a senha, ou se ela estiver inválida, o usuário deve comprar bilhete para acessar o Metrô.

PARTICIPAÇÃO DAS ENTRADAS INTEGRADAS

2007	EXCLUSIVAS		INTEGRADAS				TOTAL
			ÔNIBUS		FERROVIA		
JAN	25.472.941	56,4%	13.253.452	29,4%	6.412.033	14,2%	45.138.426
FEV	24.153.871	56,0%	12.985.381	30,1%	6.002.511	13,9%	43.141.763
MAR	30.914.089	56,9%	16.094.490	29,6%	7.315.752	13,5%	54.324.331
ABR	28.425.967	57,5%	14.255.627	28,9%	6.728.533	13,6%	49.410.127
MAI	31.599.197	58,2%	15.368.550	28,3%	7.356.377	13,5%	54.324.124
JUN	28.460.120	57,9%	13.930.400	28,4%	6.741.946	13,7%	49.132.466