



Os Bilhetes Únicos do Brasil

Gerlene Riegel Colares ¹; Régis Takaoka ²

Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô; Gerência de Controle Financeiro; Coordenadoria de Análise de Políticas Tarifárias - Rua Boa Vista 175 - 6º andar – Bloco B, São Paulo-SP; Telefone 011 3291 5441; Fax 011 3291 5453; ¹Coordenadora – grcolares@metrosp.com.br e ²Analista - rtakaoka@metrosp.com.br

RESENHA

O termo “Bilhete Único” tem sido utilizado no transporte coletivo de algumas cidades, para expressar a integração tarifária temporal e os cartões eletrônicos. Porém, os tipos de benefícios, restrições e descontos confundem a denotação da expressão. O trabalho expõe, através de exemplos, a amplitude do conceito e compara com a origem da expressão.

PALAVRAS-CHAVES

Bilhete Único; integração tarifária; cartão eletrônico; integração temporal; política tarifária

INTRODUÇÃO

A partir de 2004 a expressão Bilhete Único passou a ser utilizada no transporte coletivo urbano brasileiro, mas afinal, o que é BILHETE ÚNICO?

As respostas serão múltiplas. Muitos responderão que Bilhete Único é uma política tarifária, outros que é integração temporal, outros que é desconto, outros que é bilhetagem eletrônica e alguns que é o cartão usado para pagar o transporte coletivo.

Na verdade, o Bilhete Único passou a ser uma expressão que é utilizada de diversas formas e tendo alguns significados. E o mais curioso, é que a materialização é através de um cartão e não de um bilhete, como remete a expressão.

A expressão, Bilhete Único, começou a ser amplamente utilizado, em 2004 na capital paulistana, quando foi implantado, conjuntamente, o sistema de bilhetagem eletrônica com cartão smartcard sem contato e a tarifa integrada temporal nos 15.000 ônibus da cidade. O fato de a implantação ser conjunta é, com certeza, um dos motivos da multiplicidade da utilização dessa expressão.

Na época, o fato foi amplamente divulgado, aceito e elogiado pelos usuários, pois permitiu diminuir os seus gastos em tempo e em dinheiro. Pesquisas de opinião, dos jornais da época, demonstravam aprovação de mais de 95% da população. Em 2006, o Bilhete Único paulistano foi ampliado para o transporte metro ferroviário.

Verificou-se que a expressão passou a ser utilizada em algumas cidades, quando da implantação de sistemas de bilhetagem e de tarifas integradas no transporte coletivo. Em algumas, o processo também foi conjunto e em outras foi instituída a tarifa integrada e já existe um bilhete único intermunicipal.

A origem da expressão Bilhete Único e algumas dessas experiências são descritas a seguir, com suas peculiaridades e quando possível os resultados.

DIAGNÓSTICO, PREPOSIÇÕES E RESULTADOS.

O Bilhete magnético de papelão, do tipo Edmonson, que é utilizado para pagar as tarifas de muitos dos trens urbanos e metrô no Brasil, é sem dúvida a origem da primeira palavra da expressão Bilhete Único. Usado na Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô desde a década de 70 fez muitos moradores da capital paulista sempre ter um bilhete na carteira, mesmo sem utilizar esse meio de transporte cotidianamente. Esse mesmo tipo de



bilhete passou a ser aceito na Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, ampliando a sua utilização.

Mas foi a necessidade de articulação da rede de transporte, através da integração, incentivada através de política tarifária que não penaliza o usuário, que inspirou a outra palavra da expressão, UNICO. A cobrança de uma tarifa única (paga-se uma única tarifa para percorrer o trajeto desejado), para as viagens diárias da população paulistana que utiliza o transporte coletivo, foi o mote para surgir o termo BILHETE ÚNICO. Assim, a expressão procurou sintetizar o conceito de tarifa única para toda a viagem.

Formalmente, a expressão surgiu em 1995, em um projeto de lei na Câmara Municipal de São Paulo, apresentada, pelo então vereador, Carlos Zarattini. Foi aprovado pela casa, mas vetado, pelo então prefeito, Paulo Maluf. A proposta criava um bilhete, que deveria registrar o horário, podendo o usuário transferir livremente nas linhas urbanas de ônibus e trólebus, por um período de 2h30, sem acréscimo tarifário.

Outras propostas foram apresentadas e a expressão passou a ser utilizada nas campanhas eleitorais, pois tinha e tem a grande vantagem de, somente numa expressão, passar uma idéia, um conceito de integração. Mas o grande apelo popular é a tarifa única.

A maioria dos sistemas de transportes coletivos brasileiros cobra seus serviços utilizando tarifa única. Esta decorrente do desenho urbano perverso de nossas cidades, onde a maior parte dos usuários do sistema de transporte mora longe do trabalho e não suportaria a cobrança de uma tarifa, por exemplo, quilométrica. Apesar disso, muitos necessitam ou gostariam de utilizar mais de uma linha e não podem ou não querem pagar uma nova tarifa. Essa necessidade ou desejo era contemplado pela proposta.

Assim é uma proposta de tarifa integrada, mas já havia os terminais urbanos de integração livre, os metrô já permitiam transferência livre entre suas linhas e em alguns casos entre as linhas de trens. A diferença da proposta é o tempo.

São Paulo, como a maioria das grandes cidades brasileiras, foi vítima de crescimento desordenado, cujo efeito foi o surgimento de fluxos desiguais de viagens, no tempo e em volume. Observam-se, nestas cidades, modais operando de forma desarticulada, atendendo a demandas nem sempre compatíveis com as suas características operacionais. Foi neste contexto que a tarifa temporal foi implantada no transporte coletivo da cidade de São Paulo, nove anos após a sua proposta inicial, em 2004. A implantação inicial foi parecida com a proposta de 1995, somente o tempo que foi reduzido para 2h00.

A utilização da tarifa temporal fazia parte de um plano mais amplo, que incluía a delegação dos serviços a ser prestado pelas empresas operadoras, redesenho das linhas para melhor atender os desejos de viagem da população e solucionar o problema de sustentabilidade econômica, reserva de espaço no sistema viário para os coletivos para melhorar a velocidade dos ônibus, até a introdução de uma nova política tarifária para permitir a utilização do sistema de forma racional e flexível, com integração e complementaridade entre serviços e modos.

Ao longo dos últimos sete anos a tarifa integrada foi sendo alterada. Ocorreu a integração com o sistema metro ferroviário, com desconto de aproximadamente 23%, sobre a soma das duas tarifas. Foi limitada para três, o número de transferências e ampliado para 3 horas o tempo de integração para os usuários comuns e para 8 horas aos domingos.

Mas foi o cartão eletrônico, utilizado em sistema automático de cobrança de tarifas, por muitos chamados de Bilhetagem Eletrônica, que permitiu a implantação da tarifa temporal. Foram os equipamentos instalados nos veículos e os cartões utilizados pelos usuários que facilitou e possibilitou a sua implementação. Permitiram descontar o valor da tarifa e controlar o tempo.

Em 2010, 85% dos usuários pagaram o transporte de ônibus com Bilhete Único, desses pagantes, 22% fizeram integração com metrô ou trem. No mesmo ano, quase 1 bilhão de



passageiros utilizaram o benefício da tarifa temporal, ou seja, em seu trajeto utilizaram mais de um ônibus para seu deslocamento.

O Bilhete Único não é somente um cartão que permite a integração temporal, como muitos definem. Em São Paulo a integração foi implementada para todos os usuários e que utilizam diversos cartões. Atualmente, no sistema de Bilhetagem Eletrônica do transporte da cidade de São Paulo e do transporte metro ferroviário, utiliza os seguintes tipos de cartões e as condições de utilização da tarifa temporal:

Cartão	Descrição / Condições de utilização
Comum	Bilhete Único Comum com direito a 4 viagens durante 3 horas e 8 horas aos domingos.
Estudante	Bilhete Único Estudante, com desconto de 50% da tarifa e com direito a 4 viagens durante 2 horas
Idoso	Bilhete Único Idoso com direito a ilimitadas viagens gratuitas
Vale-Transporte	Bilhete Único Vale-Transporte com direito a 4 viagens durante 2 horas
Personalizado	Bilhete Único com direito a 4 viagens durante 2 horas, o número de viagens pode ser ampliado se demonstrada a necessidade.
Obeso/Gestantes	Bilhete Único com direito a 4 viagens durante 2 horas com saída pela porta da frente
Deficiente	Bilhete Único com ou sem acompanhante e com direito a ilimitadas viagens gratuitas.

Textos anteriores, apresentado pelos autores, em outros congressos, já analisaram o impacto da adoção da tarifa temporal no sistema de transporte municipal e até metropolitano de São Paulo, mas a forma que foi implantada, junto com a ferramenta para sua operacionalização, a bilhetagem eletrônica, que contribuiu para que a expressão Bilhete Único tenha definições diferentes.

Outra característica, do Bilhete Único paulistano, é que sua implementação foi universal, no início, não cadastrando o usuário comum e permitindo a ele pagar a tarifa em dinheiro ao cobrador e validar o seu cartão, para usufruir da tarifa temporal, conhecido popularmente, como “carrega na catraca”. Isto permitiu a qualquer usuário escolher a melhor forma de realizar a sua viagem, podendo utilizar as linhas que desejasse, usufruindo da rede de transporte de forma ampla. O controle da integração deixa de ser estático (como era anteriormente na utilização de terminais) e passa a ser dentro do veículo. A integração pode ser realizada em qualquer local da rede de transporte. O limitador era somente o tempo. Outros limitadores foram introduzidos, posteriormente, e não foi mais permitido pagar diretamente na catraca, para evitar fraudes operacionais e assaltos aos veículos.

A integração temporal paulistana pode ser utilizada por todos os usuários, inclusive os usuários do Vale Transporte. Muitos argumentam que o desconto beneficia o empregador, outros que melhora a empregabilidade do cidadão, mas apesar dos argumentos e propostas para alteração do benefício, este continua em vigor.

Por ter sido implantado na maior cidade brasileira e aliado a sua popularidade local, levou a expressão Bilhete Único, inicialmente vinculado a proposta de um partido político, passar a ser pauta de diversas plataformas políticas e promessa de vários candidatos, principalmente prefeitos.



Nestes sete anos, surgiram no Brasil outras integrações temporais chamadas de “BILHETE ÚNICO”. Alguns estão iniciando sua implantação e outros já constatarem resultados. Abaixo serão relatadas algumas dessas experiências.

Campinas

A cidade de Campinas, situada a 100 quilômetros da capital de São Paulo, possui aproximadamente 1 milhão de habitantes e é uma das principais cidades do interior paulista formando a Região Metropolitana de Campinas com 19 cidades que, somadas, possuem PIB/per capita de R\$19mil (o Estado de São Paulo é de R\$13mil; dados do IBGE/2004)

Em abril de 2006 iniciou a implantação do sistema de transporte público coletivo com ônibus e micro-ônibus da cidade de Campinas com utilização do cartão eletrônico, chamado na cidade por Bilhete Único, no qual o usuário pode fazer duas integrações pagando só uma tarifa no período de uma hora e trinta minutos de segunda a sábado; ou duas horas, aos domingos e feriados. Caso necessite, poderá ampliar o número de integrações através de um cadastramento especial (embora, em Campinas, estatisticamente 95% utilizam até 3 viagens por dia). Também permite concluir ida e volta em uma hora, pagando uma só passagem. Para utilizar os cartões é necessário fazer cadastramento, informando os dados pessoais.

Atualmente possuem os cartões, descritos abaixo, incluindo as condições de utilização da integração temporal:

Cartão	Descrição / Condições de utilização
Comum	Bilhete Único Comum com integração temporal durante 1 hora e meia – limite de 3 de viagens, que pode ser ampliado por solicitação do usuário
Escolar	Bilhete Único Estudante com integração durante 1 hora e meia em até 3 viagens e com desconto de 60% sobre a tarifa comum
Gratuito Idoso	Bilhete Único Idoso sem limites de viagem e integrações
Vale-Transporte	Bilhete Único Vale-Transporte com integração temporal durante 1 hora e meia limite de 3 de viagens, que pode ser ampliado por solicitação do usuário
Gratuito	Bilhete Único para pessoas deficientes e seus acompanhantes

Aos domingos, o período aumenta para 2 horas.

Hoje existem aproximadamente 250 postos de recarga. Com média mensal de passageiros no ano de 2010 foi de 15,1 milhões/mês (o maior desde 1991), segundo publicação de Brito (2010). Até abril 2009 foi emitido mais de 800 mil de cartões Bilhete Único ante aos 330 mil em abril de 2006 – época em que o Bilhete Único estava sendo implantado, significando crescimento de 142% (Brito, 2010).

No início da operação 12% usavam integrações e 43% dos passageiros pagava em dinheiro a tarifa dos ônibus. Atualmente 22% dos passageiros fazem integrações com o Bilhete Único e 20% ainda utilizam dinheiro como forma de pagamento a bordo.

Portanto, a característica do Bilhete Único de Campinas é a integração temporal com limite de viagens, utilizando o cartão eletrônico e permitindo que qualquer usuário usufrua do benefício.

Rio de Janeiro Intermunicipal



A partir do final de 2009, a Região Metropolitana do Rio de Janeiro conta com o Bilhete Único Intermunicipal ou Bilhete Único RJ, que foi o primeiro a abranger vários municípios (são 20 no total) em um só cartão eletrônico.

De acordo com o Censo 2000, os trabalhadores que fazem o movimento pendular no estado do Rio de Janeiro, 54% vão à capital e 70% desse movimento concentra-se em 5 municípios (Nova Iguaçu, Duque de Caxias, São João do Meriti, São Gonçalo e Belfort Roxo). (NERI, M.C, 2010, p. 17)

Com o Bilhete Único RJ, o usuário pode utilizar até 2 viagens (um municipal e outro intermunicipal) de ônibus, vans regularizadas, trem, metrô ou barca por um período de 2 horas. Depois de completar a viagem o usuário deverá aguardar, no mínimo, uma hora para reutilizar o cartão para a viagem de volta. Cada usuário cadastrado terá direito a duas integrações por dia, uma de ida e outra de volta.

A tarifa temporal com integração intermodal tem um benefício econômico: a soma das tarifas não ultrapassa R\$4,40, ou seja, se o usuário utilizar um meio de transporte por \$3,00, quando integrar, no máximo será descontado em seu cartão R\$1,40, independente do valor da tarifa da segunda viagem. Ou mesmo se: no primeiro transporte o valor da tarifa for igual ou maior do que R\$4,40, será descontado somente esse valor e caso venha a integrar não será descontado nada. No caso do benefício econômico somente é concedido se respeitado às 2 horas do primeiro pagamento até validação no outro meio de transporte. Há os mesmos benefícios para o Vale-Transporte e não é válido para ônibus com ar condicionado ("frescão").

O benefício da integração é concedido somente aos cartões cadastrados com as informações de dados pessoais e só é concedido um benefício por CPF. O cadastro pode ser realizado pela internet e o usuário recebe o cartão em casa. O benefício pode ser incorporado aos cartões da RioCard mediante a solicitação do comprador de créditos.

Assim o Bilhete Único RJ possui características diferentes do exemplo paulistano e campineiro, ele é operacionalizado através de um cadastro que é comum aos modais do transporte coletivo. Este cadastro é importante devido a sua característica intermunicipal onde convivem vários modais e diversos operadores. Através desse cadastro, que o Governo do Estado controla as integrações, pois ele reembolsa o operador do transporte coletivo da diferença de tarifa que não é paga pelo usuário.

Segundo pesquisa realizada por Neri: "A reforma tarifária reduziu de 74 para 12 o número de tarifas vigentes no Grande Rio, o que possibilitou redução em 57% das 516 linhas de ônibus. A tarifa máxima caiu de R\$17,30 para R\$7,10 (redução de 59%)". (NERI, M.C, 2010, p.17).E continua: "O subsídio às tarifas de transportes, hoje de, na média R\$2,62 dia por usuário do BU, 1,3 milhão de pessoas efetivamente utilizaram o BU ao menos uma vez, num total de 159 milhões de viagens". (NERI, M.C, 2010, p.26).

Por outro lado este cadastramento único e a restrição de duas integrações diárias apesar de restritivo, evita fraudes operacionais realizadas, muitas vezes pelos empregados dos operadores. Mas essa restrição também o diferencia dos exemplos anteriores.

No caso o Bilhete Único Intermunicipal do Rio de Janeiro, há uma integração temporal com redução tarifária, porém esse benefício para os usuários é variável, decorrente dos diferentes valores de tarifas existentes nos modais de transportes que podem ser utilizados. Assim há um teto de preço pago e depende do trajeto realizado.

Rio de Janeiro Municipal

Inicialmente utilizado nos ônibus municipais da cidade do Rio de Janeiro, o BUC – Bilhete Único Carioca - entrou em operação em novembro de 2010. Com ele, é possível utilizar dois ônibus pagando somente uma tarifa dentro do prazo de duas horas.

Em meados de maio de 2011, o BUC passou a ser integrado com trens urbanos com o valor de R\$3,70, caso esteja no intervalo de 2 horas entre as validações. Segundo o site da



prefeitura carioca, a economia gerada é de R\$2,60 por dia. Há os mesmos benefícios para o Vale-Transporte.

Porém o usuário opta em usar só uma das duas integrações (o benefício não é acumulativo): ou dois ônibus e pagar R\$ 2,50 ou só um ônibus e um trem R\$3,70. Em outras palavras, caso usuário embarque no primeiro ônibus é debitado R\$2,50, quando embarcar no segundo, nada será debitado; quando ingressar no trem será debitado a tarifa integral dos trilhos.

Como no Bilhete Único RJ, cada cartão, tem como restrição duas integrações diárias e para utilizar é necessário o cadastramento do cartão. Como a utilização é recente, menos de um ano, não há dados disponíveis.

São Bernardo

Distante aproximadamente 20 quilômetros do centro da cidade de São Paulo com mais de 800 mil habitantes. Faz parte da região conhecida pelo ABCD, conjuntamente com os municípios de Santo André, São Caetano e Diadema.

Em dezembro de 2010, iniciou-se o sistema de integração tarifária com o lançamento do Cartão Legal, o Bilhete Único de São Bernardo do Campo, no qual é possível sair de um ônibus e embarcar em até dois veículos durante o período de 90 minutos nos dias úteis e 2 horas nos sábados e domingos com o pagamento de somente uma tarifa. Atualmente não há integração com os ônibus intermunicipais, porém há perspectiva. Não pode ser utilizado para viagem de volta.

Hoje há os seguintes tipos de cartões, utilizável após cadastramento:

Cartão	Descrição / Condições de utilização
Cidadão	Para qualquer cidadão, válido para 3 viagens, em 1h30min (2h aos sábados e domingos), sem limite de integração diária
Escolar	Concedido aos estudantes e professores. O equivalente a 50% do valor da tarifa integral limitado a 6 passagens diárias, em 1h30min (2h aos sábados e domingos).
Vale-Transporte	3 viagens, em 1h30min (2h aos sábados e domingos), Limitado a 6 integrações diárias
Social	Utilizados por fiscais municipais e outras categorias conforme legislação vigente que isenta a cobrança de tarifa. Sem limites de viagem e integrações.
Criança Cidadã	Cartão destinado às crianças de 3 a 5 anos que permite o acesso gratuito aos ônibus.
Sênior	Idosos a partir de 60 anos, residentes no Município, sem limites de viagem e integrações
Especial	Cartão que isenta portadores de deficiência física. Sem limites de viagem e integrações
Especial com acompanhante	Cartão que isenta acompanhante de portadores de deficiência física. Sem limites de viagem e integrações

Vale ressaltar a necessidade de identificação do polegar previamente cadastrado para a liberação da catraca após a validação do cartão nos cartões gratuitos e escolar.



Até final de junho de 2011, existiam 86.690 usuários cadastrados. A utilização do cartão vem crescendo: no segundo mês após o lançamento, 9% dos usuários utilizavam o cartão para pagamento; quatro meses depois, o percentual saltou para 64%, grande parte desse grupo são cartão Vale Transporte (apenas 2% utilizam o cartão Cidadão). Se considerar, todos os cartões (pagantes e gratuitos), de 24% dos usuários embarcam com o cartão foi para 67% do total de utilizações no mesmo período. As integrações (sem cobrança) representam até então 4,8% do total dos usuários pagantes.

Guarulhos

O município de Guarulhos fica a 17 quilômetros do centro da cidade de São Paulo, pertence à Região da Metropolitana de São Paulo e é a segunda cidade mais populosa do Estado de São Paulo com mais de 1,3 milhões de habitantes.

Implantado em 08 de janeiro de 2011, o Bilhete Único de Guarulhos pode ser usado 4 viagens de ônibus municipal durante duas horas a partir da primeira validação; paga-se somente a primeira tarifa. Atualmente não há integração com os ônibus intermunicipais, porém há perspectiva.

Para implantar o novo sistema de transporte público foi realizada uma racionalização dos itinerários dos ônibus com a criação de um sistema estrutural onde há mais demanda e alimentadores para os bairros periféricos. Não há limite de integrações diárias e pode ser utilizado para ida-volta desde que não seja o mesmo ônibus, no período de duas horas.

Até final de julho de 2011 foram emitidos 197.893 cartões e, em média/mês, 23% do total de embarques fazem integração. Para utilizar é necessário o cadastramento dos cartões e as condições para utilizar a integração temporal são:

Cartão	Descrição / Condições de utilização
Cidadão	Qualquer cidadão (necessário cadastramento). 4 viagens no período de duas horas e sem restrição de integrações diária.
Escolar	O equivalente a 50% do valor da tarifa integral. 4 viagens no período de duas horas e sem restrição de integrações diária.
Vale-Transporte	Recarga ocorre no veículo. 4 viagens no período de duas horas e sem restrição de integrações diária.
Gratuidade	Definidos por legislação municipal. Sem limite de viagens.
Sênior	Idosos a partir de 60 anos, residentes no Município. Não há limite de viagens
Especial	Avaliado pelo Centro de Atendimento à Pessoa Deficiente (CAPD). Não há limite de viagens.

Quadro Resumo

Município/Área	Limite da Integração	Pode integrar com outro	Pode utilizar com quantos	Podem-se usar quantas
----------------	----------------------	-------------------------	---------------------------	-----------------------



	Temporal	modal	veículos	integrações em um dia
São Paulo	3 horas	Sim, no metrô e no trem	4 (4 ônibus ou 3 ônibus e 1 de metrô/trem)	Sem limite na quantidade de integrações
Campinas	1h30min	Não	3 ônibus	Sem limite na quantidade de integrações
Rio de Janeiro (Região Metropolitana)	2h e 30min	Sim, no metrô, trem ou barca	1 municipal e 1 intermunicipal	2 integrações diárias
Rio de Janeiro	2 horas	Sim, no trem	2 (2 ônibus ou 1 ônibus e 1 trem)	2 integrações diárias
Guarulhos	2 horas	Não	4 ônibus	Sem limite na quantidade de integrações
São Bernardo do Campo	1h e 30min	Não	3 ônibus	Sem limite na quantidade de integrações

CONCLUSÕES

A maioria dos projetos, teses, artigos e textos relacionados ao transporte coletivo preconizam que o transporte precisa ser articulado em rede, com racionalidade na oferta através da integração, tenha qualidade e pontualidade e que os usuários possam pagar pelos serviços prestados. É o que todos desejam, mas sabemos que ainda é um sonho.

Os Bilhetes Únicos adotados no Brasil utilizam a tarifa de integração temporal, mas com restrições de utilização diferentes entre eles. As diferenças decorrem do tamanho das cidades e dos sistemas de transporte e de suas abrangências. Mas todos têm em comum a necessidade de organização do transporte em rede e buscando que a integração temporal permita a sua articulação. Em alguns locais, facilitou uma nova organização institucional e operacional.

Com exceção de São Paulo, onde há 7 anos utiliza-se a tarifa temporal e Campinas, que utiliza há 5 anos, os outros lugares citados adotaram essa política tarifária a menos de 2 anos, o que não permite analisar as principais consequências da sua utilização e que provavelmente farão em comunicações futuras.

Mas a expressão BILHETE ÚNICO tornou-se bastante popular e com certeza voltará a ser pauta dos discursos dos candidatos na próxima eleição municipal e serão implantadas novas tarifas de integração temporal pelo Brasil.

Como a adoção desta política tarifária, traz consigo mudanças no sistema de transporte, a expressão Bilhete Único, passou a significar mais do que uma tarifa integrada. Formalmente, a sua definição consta do substitutivo do Projeto de Lei 1.927 de 2003, atualmente sendo apreciado no Senado, que institui regime especial de incentivos para o transporte coletivo. Nele é definido como regime de bilhete único, que "faculte ao usuário a utilização do conjunto do sistema de transporte público coletivo de passageiros, em todos os modais, tipos de serviços e linhas disponíveis na área geográfica do ente federativo conveniado, por um perí-



odo de tempo determinado pela autoridade competente, mediante pagamento de uma única tarifa”. Aguardemos a sua aprovação.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRITO, W.F. de. Bilhete Único em Campinas: cinco anos de inclusão social e melhoria dos transportes. XVII Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, Curitiba, 2010.

NERI, M. C.(Coord). Impactos Sociais do Bilhete Único Intermunicipal no Grande Rio. Rio de Janeiro. FGV/CPS, 2010.

THESIN, M. & NOGUEIRA, J.E.T. Rede Temporal. Revista dos Transportes Públicos- ANTP - Ano 30/31 – 2008 – 3o e 4o trimestre.

Páginas na Internet

- Campinas
 - Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas: <http://www.emdec.com.br> (acessado no dia 10/07/2011);
- Guarulhos
 - Central do Bilhete Único: <http://www.centraldobilheteunico.com.br> (acessado no dia 10/07/2011);
 - Prefeitura de Guarulhos: www.guarulhos.sp.gov.br (acessado no dia 10/07/2011);
- Rio de Janeiro
 - Bilhete Único RJ: <http://www.riobilheteunico.rj.gov.br/> (acessado no dia 10/07/2011);
 - Rio Card: <https://www.cartaoriocard.com.br> (acessado no dia 10/07/2011);
- São Bernardo do Campo
 - Consórcio São Bernardo do Campo Transportes: <http://www.sbctrans.com/> (acessado no dia 10/07/2011);
 - Prefeitura de São Bernardo do Campo: <http://www.saobernardo.sp.gov.br/index.asp> (acessado no dia 10/07/2011);
 - Cartão Legal: <http://www.cartaolegal.com> (acessado no dia 10/07/2011);
- São Paulo
 - São Paulo Transportes: http://www.sptrans.com.br/bilhete_unico/ (acessado no dia 10/07/2011);
- Wikipedia
 - Definição de Bilhete Único: http://pt.wikipedia.org/wiki/Bilhete_%C3%9Anico (acessado no dia 10/07/2011).