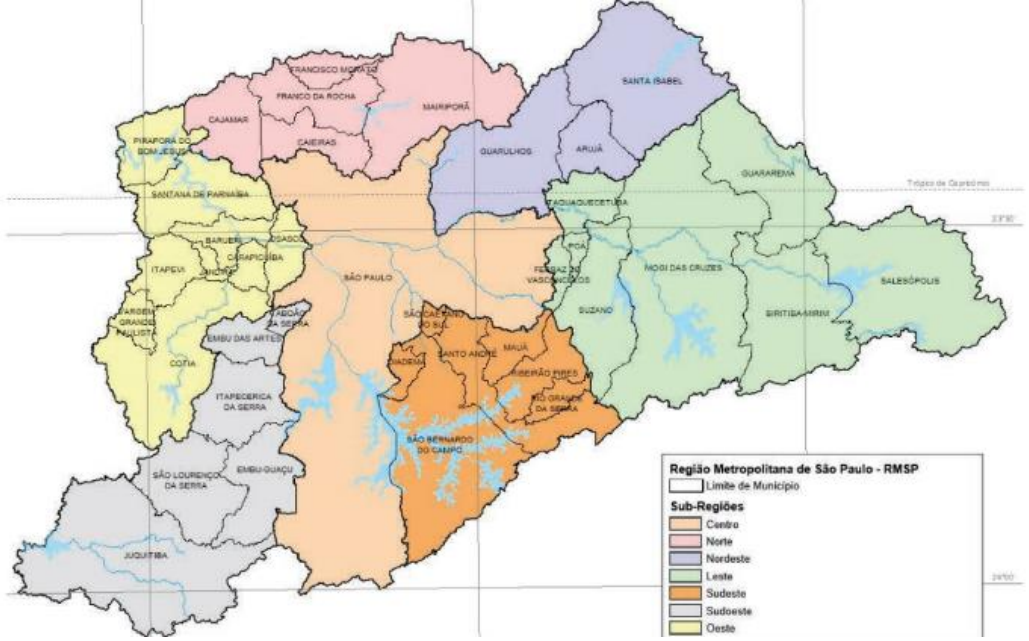
A segregação socioespacial na Região Metropolitana de São Paulo tem como uma de suas mais importantes consequências o ***alto custo e a longa duração do transporte intra e interurbano***, especialmente para os jovens e trabalhadores nas periferias. Por um lado, pessoas de baixa renda têm sido pressionadas a buscar habitação em áreas cada vez mais distantes devido a crescentes custos de vida e moradia. Por outro lado, a maior parte dos empregos localizam-se nas regiões centrais da Grande São Paulo, levando quantidade cada vez maior de habitantes a perder parcela crescente de seus dias no trânsito entre casa e trabalho



Famílias com carro (em %)

	2007	2017
Sudoeste	44,2	53,2
Oeste	46,1	57,7
Norte	36,3	50,1
Nordeste	49,1	53,2
Leste	46,4	46,1
Sudeste	55,9	55,9
Centro	49,9	52,2
Total	49,5	52,9

Fonte: Pesquisa Origem e Destino 2017

Segundo a pesquisa Origem e Destino 2017 realizada pelo Metrô de São Paulo, o ***transporte individual*** cresceu desde 2007 em praticamente toda a Grande São Paulo. Apenas na sub-região Centro, onde vivem 11,6 milhões de pessoas (56% da população da área), houve queda no número de viagens individuais. Mas nas sub-regiões Sudoeste, Oeste e Leste o transporte individual passou a ser majoritário, o que em 2007 ocorria apenas na Sudeste. Isso se deve a uma combinação de políticas que favoreceram o uso de automóveis e investimento insuficiente em transporte público no entorno da capital paulista, resultando em maiores congestionamentos, poluição e perda de tempo.

https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2019/07/06/transporte-individual-cresce-no-entorno-de-sao-paulo-e-entre-mais-pobres.htm, 06/07/2019

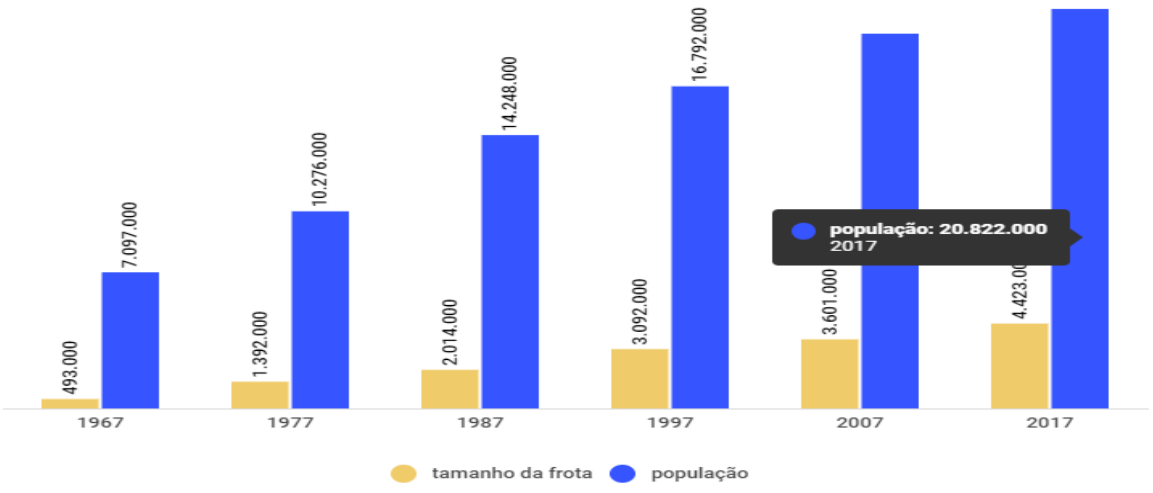
O uso do transporte individual ganhou força especialmente entre as ***populações de renda baixa e intermediária***. Como mostra a tabela ao lado, entre aqueles com faixa de renda até 2 salários mínimos, de 2 a 4 salários mínimos ou de 4 a 8 salários mínimos, a porcentagem de viagens individuais aumentou nos últimos dez anos. Os deslocamentos feitos por meio de carros de aplicativos e táxis ainda não têm grande peso no total e representam juntos apenas 1,7% do total de 42 milhões de viagens, mas tiveram crescimento de 414% em dez anos. Cerca de 75% destes deslocamentos por meio de taxis e aplicativos foram feitos pelas populações das três primeiras faixas de renda familiar.

Viagens individuais por faixa de renda (em %)

	2007	2017
Até 2 salários mínimos	24,7	27,3
De 2 a 4 salários mínimos	31,4	37,6
De 4 a 8 salários mínimos	47,8	55,9
De 8 a 12 salários mínimos	68,0	67,4
Acima de 12 salários mínimos	79,8	75,8

Fonte: Pesquisa Origem e Destino 2017

Frota de carros particulares

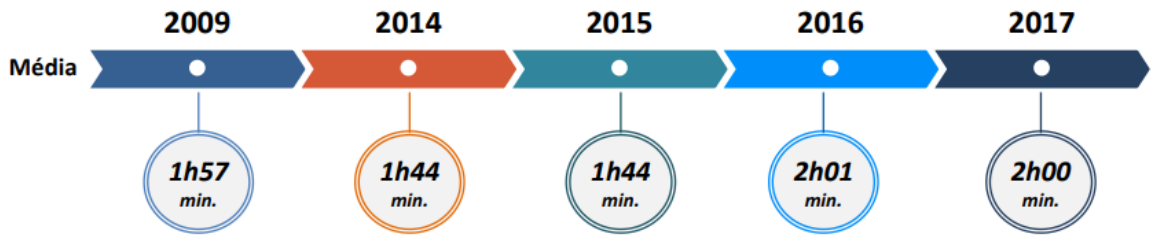


Fonte: Pesquisa Origem e Destino 2017

https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2019/07/06/transporte-individual-cresce-no-entorno-de-sao-paulo-e-entre-mais-pobres.htm, 06/07/2019

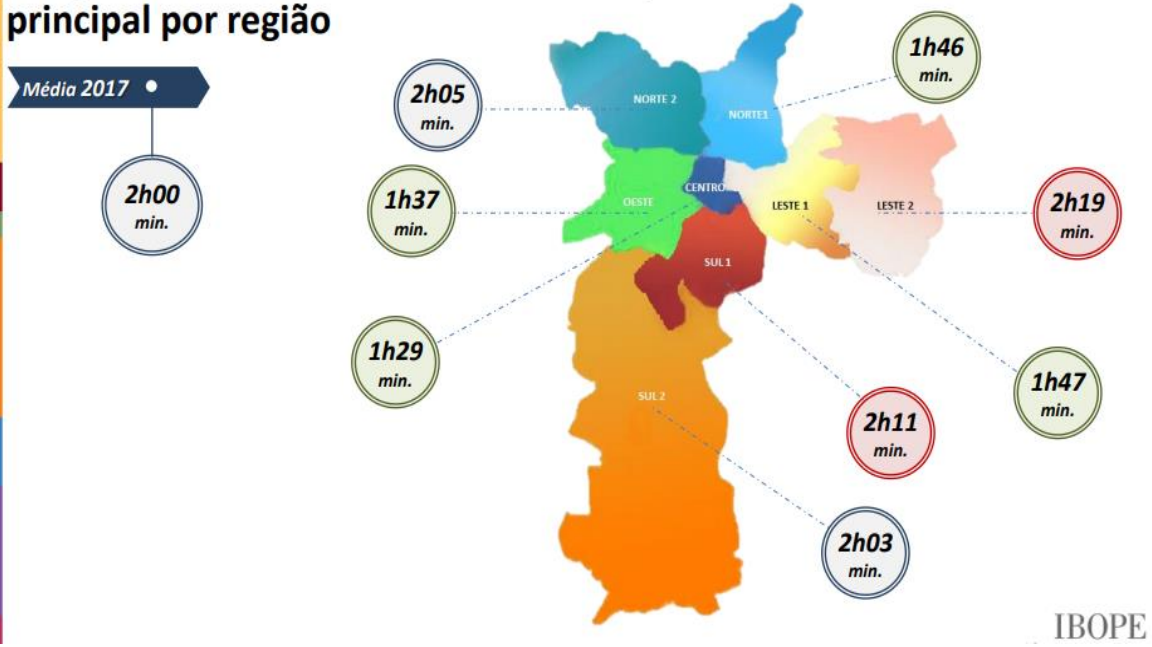
Tempo médio diário de deslocamento para realizar a atividade principal é de 2 horas

Quanto tempo em média o(a) sr(a) diria que leva para se deslocar pela cidade para realizar a atividade principal do seu dia-a-dia, como trabalho, estudo etc., considerando a ida e a volta?



Tempo médio gasto - 2017	
Usam carro todos os dias/ quase todos os dias	2h02
Usam transporte público coletivo todos os dias / quase todos os dias	2h11

Tempo médio diário de deslocamento para realizar a atividade principal por região



Pesquisa de opinião com moradores da cidade de São Paulo publicada pela Rede Nossa São Paulo em 2017, mediu o tempo médio de locomoção na cidade. De acordo com o levantamento, ***o paulistano gasta em média duas horas diariamente no trânsito de São Paulo para realizar sua atividade principal***. Este tempo aumenta especialmente para moradores da região Leste 2 e Sul 1. A pesquisa também mostra que a maioria da população paulistana utiliza o transporte coletivo: 47% usam ônibus; 22%, carro; 13%; metrô, 8% andam a pé; 4% utilizam trem; 2%, transporte particular como Uber; 1%, motocicletas; 1%, bicicleta.

https://nossasaopaulo.org.br/portal/arquivos/pesquisamobilidade2017.pdf

Dentro deste contexto, as últimas décadas foram marcadas por ***conflitos sociais envolvendo o custo e a qualidade do transporte público no Brasil***. Manifestações ocorridas em Salvador (Revolta do Buzu, 2003) e em Florianópolis (Revolta da Catraca, 2004 e 2005) deram origens a movimentos sociais que problematizaram a situação do transporte público urbano no país. Em 2013 explodiram manifestações simultâneas contra o aumento da tarifa de ônibus e/ou metrô em Porto Alegre, Natal, Aracaju, Goiânia, São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília, Curitiba, etc. Estas manifestações não se restringiram ao questionamento valor das passagens, mas também ao modelo de gestão adotado nas cidades.

Cronologia de Junho de 2013

6 de Junho
Em SP, MPL se mobiliza e vai às ruas contra aumento de 20 centavos do transporte público

17 de Junho
Milhares vão às ruas em 11 capitais e outras cidades. Demandas já não se limitam ao transporte público

21 de Junho
Dilma Rousseff faz pronunciamento e promete trazer "mais médicos" do exterior. Congresso faz pauta propositiva para atender as ruas

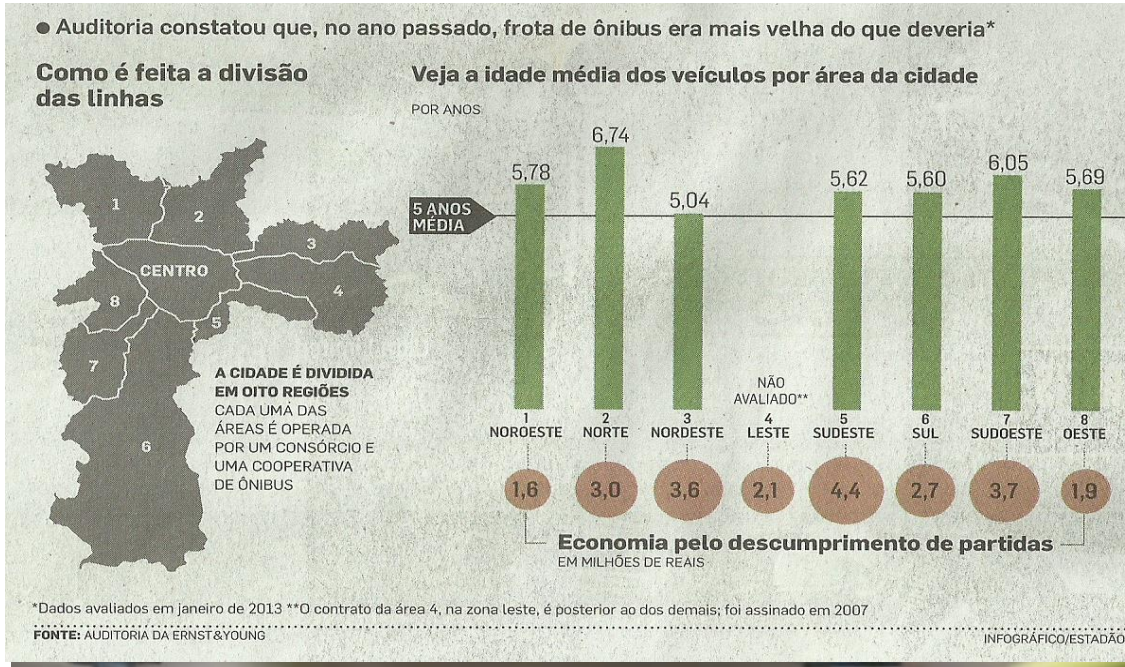
13 de Junho
Violência policial contra manifestantes e jornalistas em SP provoca revolta. Protestos se espalham pelo país

20 de Junho
Mais de 1 milhão de pessoas protestam em 388 cidades

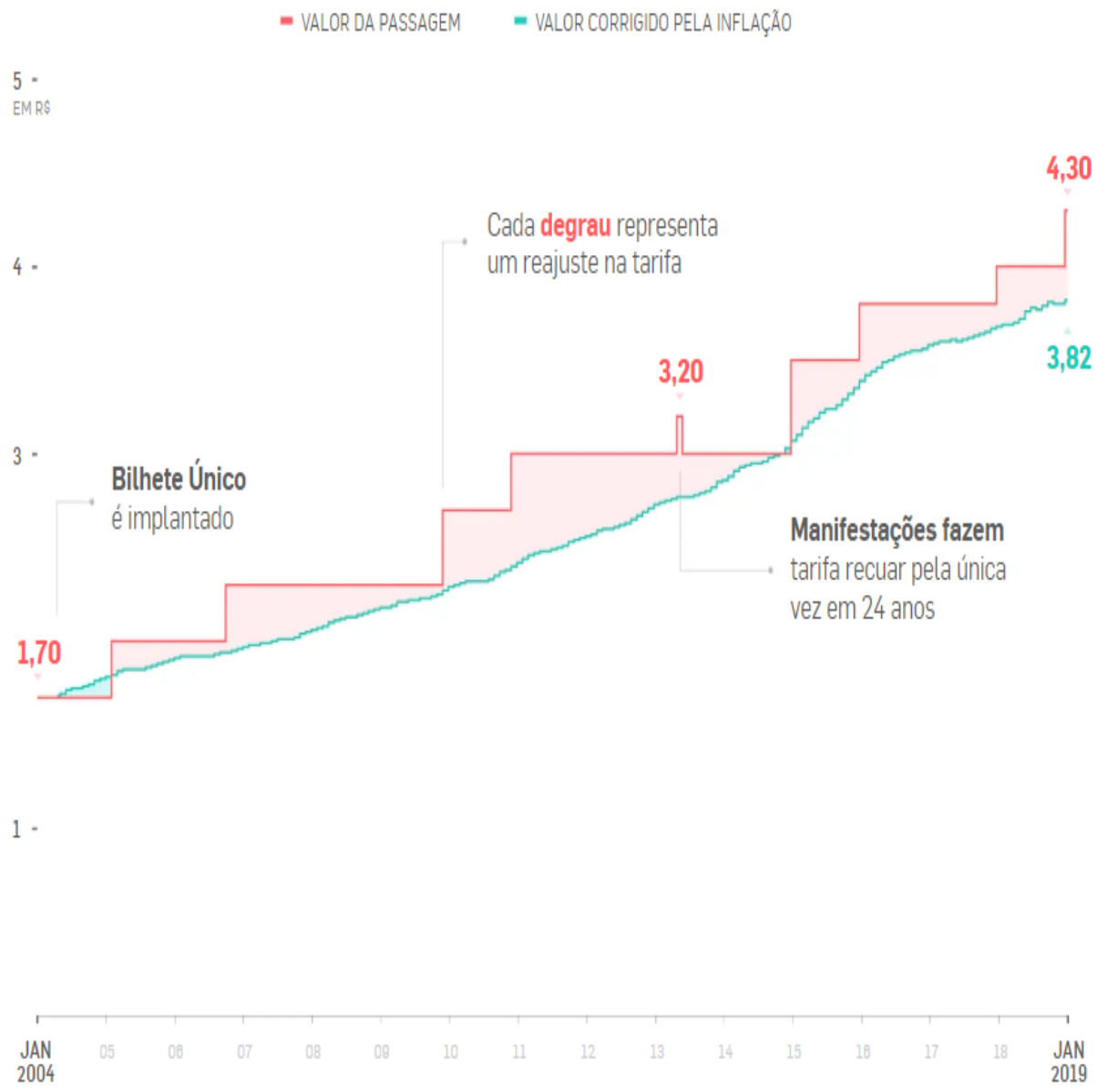
Estudo da Ipea de 2010 indicava que o transporte público era responsável no Brasil pelo deslocamento diário de 59 milhões de passageiros, mas que outros ***37 milhões de brasileiros não podiam usar o transporte público regularmente*** por não terem como pagar a tarifa ou como forma de economizar. Em 2014 a prefeitura de São Paulo contratou a Ernst&Young para realizar a auditoria das empresas responsáveis pelo transporte público da cidade. Segundo os auditores, a média da taxa de lucro das empresas era de 18,6%, com destaque para a área 7 da concessão em que a taxa de lucro das empresas chegou a 23,3%.

(Fonte: O Estado de São Paulo, “Lucro dos ônibus de SP deve baixar de 18% para 7%”, 12/12/2014)

Ainda de acordo com a auditoria realizada pela Ernst&Young, foram encontradas à época 640 falhas nas prestações de contas das 23 empresas que operavam a frota. Segundo o relatório, os ônibus de São Paulo tinham uma média de idade acima da prevista em contrato (5 anos) e a lotação média nos ônibus paulistanos, de de 7 passageiros em pé por m², estava acima do pior cenário previsto pelo Índice de Qualidade do Transporte. Por fim, o índice de cumprimento das viagens de ônibus em São Paulo era de 90%, menor que em Nova York (99,3%) e em Londres (97,7%), garantindo economias significativas às empresas concessionárias.



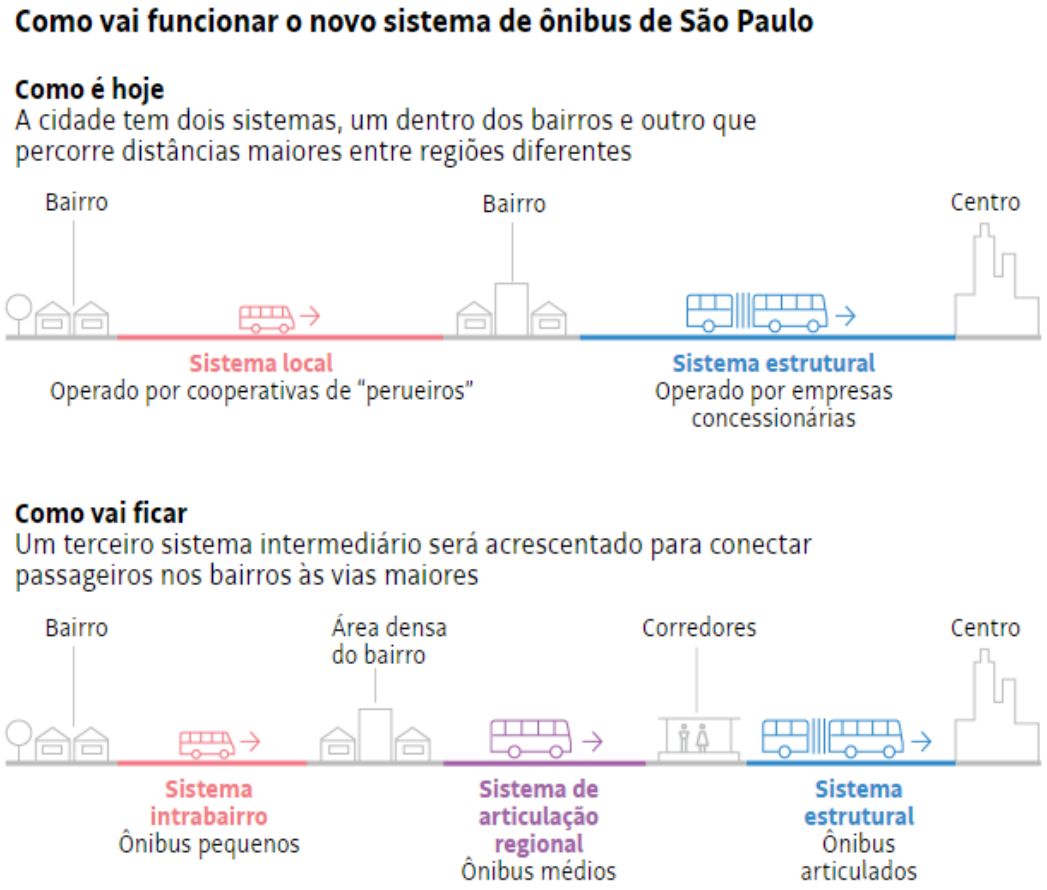
(Fonte: O Estado de São Paulo, “Auditoria vê falha no caixa do ônibus”, 12/12/2014)



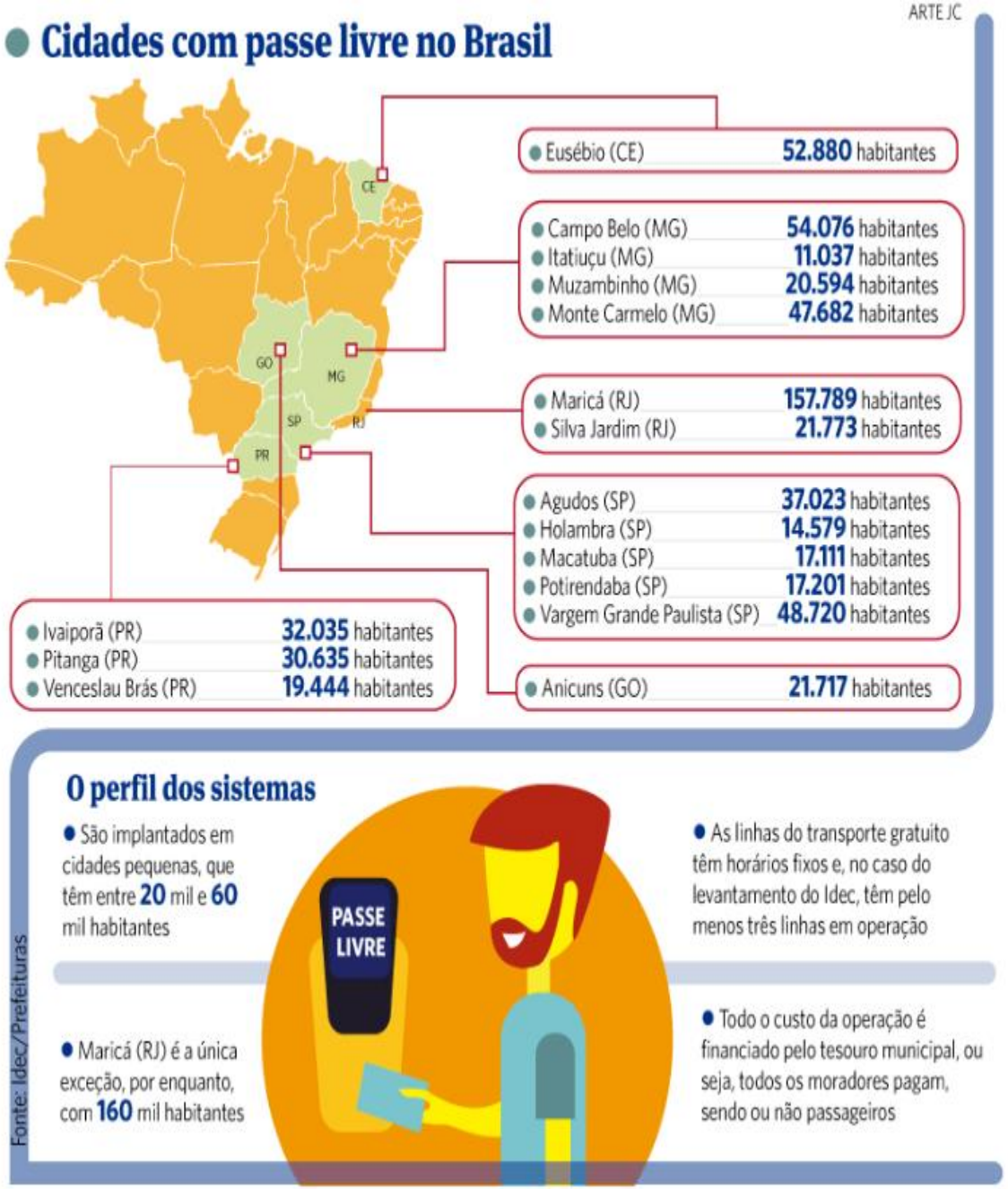
https://www.estadao.com.br/infograficos/cidades,pela-inflacao-tarifa-de-onibus-deveria-cair-quase-20-centavos-nao-subir-30,957454, 07/01/2019

Inicialmente, as manifestações de junho de 2013 tiveram sucesso: Rio de Janeiro e São Paulo já no dia 19 de junho foram as primeiras cidades a revogar naquele ano o aumento do preço das passagens. Contudo, novos aumentos ocorreriam nos anos seguintes: em 2014 a tarifa de ônibus em São Paulo passou a R$ 3,50; em 2015 a R$ 3,80; em 2018 a R$ 4; em 2019 a R$4,30 e em 2020 a R$4,40. Manifestações contra os reajustes não conseguiram repetir a adesão de 2013, apesar dos aumentos ocorrerem acima da inflação: quando o Bilhete único foi criado em 2004 a tarifa em São Paulo era R$ 1,70, corrigida apenas pela inflação em 2019 ela seria de R$ 3,82.

Entre 2013 e 2019, o Tribunal de Contas do Município encontrou irregularidades nos editais da prefeitura e suspendeu novas licitações do sistema de ônibus de São Paulo. Neste período foram realizados contratos “de emergência” sem licitação, em que a prefeitura arcou com os custos crescentes do serviço. Novos contratos de licitação foram enfim assinados em 09/2019 e preveem uma ampla reformulação do desenho das linhas que, segundo a gestão municipal, ampliará a cobertura e a eficácia dos serviços de ônibus. Contudo, seus críticos destacam que as companhias que assumirão o sistema de ônibus da capital são as mesmas de antes. Destacam também o risco de transtornos causados pela redução prevista no número de linhas e ônibus.



Mapa das reclamações dos passageiros na capital — Foto: TV Globo/reprodução



Na contramão, a ***tarifa zero no transporte público*** já foi adotada em mais de 100 cidades em países como EUA, França e Polônia e em 16 cidades no Brasil. Em um contexto de queda relativa de usuários de transporte público e aumento no volume de carros e de poluição, estas cidades consideram que o custo da renúncia de tarifas pode ser menor que o de outras medidas antipoluentes. Além disso, a tarifa zero representa um combate à segregação urbana por meio da ampliação do acesso de populações de baixa renda à cidade. Assim, o transporte deveria ser considerado um bem público como o policiamento ou a conservação de ruas e estradas.

https://jc.ne10.uol.com.br/blogs/movecidade/2019/12/16/transporte-coletivo-gratuito-cresce-no-brasil/, 16/12/2019
https://www.youtube.com/watch?v=ztyJIW8JVkE