

## TENDÊNCIAS E DESIGUALDADES DA MOBILIDADE URBANA NO BRASIL I: O USO DO TRANSPORTE COLETIVO E INDIVIDUAL

**Rafael H. M. Pereira**

Técnico de planejamento e pesquisa na Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais (Dirur) do Ipea.

**Lucas Warwar**

Pesquisador do Programa de Pesquisa para o Desenvolvimento Nacional (PNPD) na Dirur/Ipea.

**João Parga**

Pesquisador do PNPD na Dirur/Ipea.

**João Bazzo**

Pesquisador do PNPD na Dirur/Ipea.

**Carlos Kauê Braga**

Pesquisador do PNPD na Dirur/Ipea.

**Daniel Herszenhut**

Pesquisador do PNPD na Dirur/Ipea.

**Marcus Saraiva**

Pesquisador do PNPD na Dirur/Ipea.

DOI: <http://dx.doi.org/10.38116/td2673>

Os padrões de mobilidade urbana nas cidades brasileiras mudaram consideravelmente nas últimas décadas. Este *Texto para Discussão* compõe um estudo em duas partes que apresenta um amplo diagnóstico dessas mudanças, a partir do exame das tendências e dos padrões de desigualdade da mobilidade urbana no Brasil. No seu conjunto, esses estudos têm como objetivo gerar subsídios para reflexão e elaboração da política nacional de mobilidade urbana e para outras políticas públicas e pesquisas sobre o tema.

Neste primeiro relatório, nós analisamos como o uso do transporte individual motorizado e do transporte coletivo têm evoluído nas últimas décadas nas cidades brasileiras. O estudo examina também como a pandemia da Covid-19 impactou as tendências de mobilidade urbana no Brasil ao longo de 2020. Para isso, foram analisados dados sobre mudanças no padrão de consumo de bens e serviços de transporte, o aumento de renda das famílias, além da evolução dos custos de transporte urbano, da demanda por transporte público e da frota de veículos no país nos últimos vinte anos. Este estudo analisa ainda o impacto provocado por essas

transformações sobre as condições de mobilidade das cidades brasileiras, e como as pessoas foram afetadas de modo desigual por essas transformações de acordo com seu nível socioeconômico, gênero e cor.

Em todas as dimensões consideradas, os dados apresentam uma trajetória persistente de queda da demanda por transporte público e aumento do uso do transporte individual, com deterioração das condições de mobilidade urbana nas cidades brasileiras. Ao longo das décadas de 2000 e 2010, as famílias comprometiam em média entre 13% e 14% do seu orçamento com gastos em transporte urbano nas cidades, sendo que a parcela da renda domiciliar destinada a transporte é maior entre as famílias que moram nas periferias das regiões metropolitanas e entre a população negra. Entre 2002 e 2017, observou-se uma progressiva redução dos gastos com modos de transporte coletivos em troca do aumento do uso do transporte individual. Essa mudança tem ocorrido com maior intensidade entre pessoas de média e baixa renda.

# SUMEX

Dois fatores foram decisivos nessa trajetória: i) o aumento real de renda das famílias observado nas últimas duas décadas, principalmente entre as classes média e baixa; e ii) o fato de que o transporte público ficou relativamente mais caro do que o transporte individual ao longo da década de 2010. Em praticamente todas as regiões metropolitanas (RMs) brasileiras, as tarifas dos sistemas de ônibus e o custo do óleo diesel cresceram acima da inflação. Em contraste, os veículos próprios novos ficaram mais baratos durante todo período, e os ajustes dos preços da gasolina ficaram abaixo da inflação até meados de 2016, em parte como resultado das políticas de subsídio por isenções tributárias.

Um dos reflexos dessas mudanças foi a contínua queda da demanda por transporte público nas capitais brasileira. Em 2018, a quantidade diária de passageiros transportados por veículo era cerca de 60% do que se registrava em meados da década de 1990. Como o modelo de financiamento do transporte público nas cidades brasileiras depende fundamentalmente de receitas tarifárias, essa queda de demanda de passageiros tem alimentado um ciclo vicioso de pressão sobre o aumento de tarifas com subsequente perda de passageiros, e assim por diante. Em contraste, a frota de veículos individuais motorizados (automóveis e motocicletas) aumentou em 331% de 2001 a 2020 no país. A frota de veículos teve taxas de crescimento ainda maiores nas cidades de médio e pequeno porte.

Essa trajetória de aumento do consumo do transporte individual motorizado e a redução do transporte coletivo teve, entre outras consequências negativas, a deterioração das condições de mobilidade urbana, com aumento no tempo que as pessoas passam no trânsito. Entre 2001 e 2015, o tempo de deslocamento casa-trabalho aumentou em praticamente todas as grandes RMs do país. No entanto, esse maior tempo de viagem atingiu mais significativamente a população de alta escolaridade em geral e as mulheres de baixa escolaridade.

A crise econômica e de saúde pública gerada pela pandemia da Covid-19 levou a uma redução substancial nos níveis gerais de mobilidade da população e a uma queda drástica na demanda por transporte público como resultado combinado das medidas de isolamento social e da redução da atividade econômica. Apesar dos sinais de gradual recuperação dos níveis gerais de mobilidade a partir de abril, a crise da pandemia de Covid-19 parece ter tido um efeito mais acentuado e duradouro

sobre os sistemas de transporte público. O impacto da Covid-19 sobre a queda da demanda de transporte público deve gerar pressão inflacionária por aumentos das tarifas, ocasionando nova migração de usuários do transporte coletivo para modos de transporte individual. Com isso, a crise da Covid-19 deverá aprofundar a espiral de desequilíbrio dos sistemas de transporte público, com perda de passageiros e aumento de tarifas. Um agravante é que essa espiral de desequilíbrio ocorre justo num contexto de crise fiscal. Com isso, essa crise deve afetar mais gravemente a população de baixa renda, dependente do transporte público.

Os resultados encontrados neste estudo trazem diversos desafios para a execução de políticas públicas que tenham como objetivo a construção de cidades mais sustentáveis, inclusivas e eficientes. Para tentar reverter ou ao menos frear as tendências citadas, uma série de ajustes de políticas públicas seriam necessários, entre os quais: maior integração de políticas setoriais; revisão do modelo de financiamento do transporte público; maior investimento em sistemas de transporte público e ativo (a pé e bicicleta); suspensão de subsídios ao transporte privado; e a implantação de sistemas de cobrança de estacionamento ou pelo uso das vias em áreas congestionadas.