Texto para Discussão

2468

Brasília, abril de 2019

ipea
SUMÁRIO EXECUTIVO

A MOBILIDADE URBANA NO BRASIL: PERCEPÇÕES DE SUA POPULAÇÃO

Ernesto Pereira Galindo
Técnico de planejamento e pesquisa da Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais (Dirur) do Ipea

Vicente Correia Lima Neto
Técnico de planejamento e pesquisa da Dirur do Ipea

A mobilidade urbana ganhou espaço na agenda do governo com a proximidade da Copa de 2014 e das Olimpíadas de 2016, os consequentes investimentos federais nesse aspecto e a sanção da Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). As manifestações em todo o país deram outro ritmo à discussão do tema. Iniciados com a pauta da redução das tarifas, os protestos foram antecedidos por medidas de desonerações federais sobre o transporte público urbano e, sob este pretexto e com o aumento da pressão popular, teve início um processo inédito de redução tarifária. A pressão popular também resultou em celeridade no Legislativo, que retomou a tramitação de diversas normas sobre o tema, em especial o Projeto de Lei do Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros (Reitup) e o Projeto de Emenda à Constituição (PEC) que inclui o transporte no rol dos direitos sociais.

Nesse contexto, o panorama apresentado por meio do Sistema de Indicadores de Percepção Social (SIPS) Mobilidade 2011 permite vislumbrar – um ano antes das primeiras medidas de desoneração federal e dois anos antes dos levantes de 2013 – como estava a percepção da mobilidade no Brasil, segundo suas macrorregiões e por porte de cidades, antes de as demandas explícitas terem sido postas nas ruas. Entre as questões presentes, algumas trataram de uma percepção geral de avaliação do transporte público (TP): *i*) avaliação do TP; *ii*) quantidade de informação disponível; *iii*) atendimento; *iv*) facilidade de deslocamento; *v)* condição de uso; *vi*) tratamento igualitário; *vii*) canais de reclamação/contato; e *viii*) acessibilidade/proximidade à rede. Ainda que o foco seja o cidadão em geral, as questões se voltam para os resultados perceptíveis pela população (usuária ou não) dos serviços, da infraestrutura e das políticas públicas.

Na análise da mobilidade urbana por meio do SIPS 2011, foi possível avaliar a percepção da população sobre a sua cidade, incluindo respeito aos espaços de pedestres e ciclistas, enfrentamento de congestionamentos, qualidade do trânsito e das calçadas. Foi possível também obter um retrato de como se apreende o TP de um modo geral e algumas de suas características. A análise incluiu ainda as percepções dos usuários de cada modo de transporte sobre sua respectiva qualidade e melhoria nos últimos doze meses, além de permitir observar o perfil de renda dos usuários de cada modo e a mudança de opção modal eventualmente ocorrida para eles.

Entre os diversos resultados, nos cabe apontar que, independentemente do aumento do número de veículos automotores nas cidades brasileiras, observa-se um uso majoritário do transporte público no deslocamento dos entrevistados, seja como modo principal, seja como secundário, ou ainda como modo anterior de deslocamento, com indicação de 65,9%, 56,8% e 64,8% dos entrevistados, respectivamente, grande parte concentrado na população de faixa de renda mais baixa – até 1 salário mínimo (SM) *per capita*. Ainda, a avaliação global do TP nas cidades foi melhor nas cidades de pequeno e médio porte, tendo recebido uma avaliação negativa nas de maior porte. Por exemplo, quanto ao conceito geral do TP, enquanto nas cidades menores 39% dos entrevistados avaliaram positivamente o TP, nas cidades de maior porte o valor foi de 30%, sendo que 41% indicaram como ruim ou muito ruim. Este comportamento, em que o critério de avaliação é mais positivo para cidades menores que para as cidades maiores, repete-se para todos os demais quesitos de avaliação da mobilidade urbana e mesmo do transporte público- por exemplo, os relativos à disponibilidade de informação, à capacidade de atendimento à população pelos serviços de transporte urbano e capacidade do TP de permitir o deslocamento por toda a cidade.

Enfim, a análise pontual dos tópicos abordados distingue algumas idiossincrasias de cada usuário (passageiros, pedestres, ciclistas, motoristas e motociclistas). Com isto, a ferramenta pode servir de apoio a pesquisas mais objetivas de características dos transportes e da oferta de condições de mobilidade mais adequadas à população. Destaca-se, em geral, que a avaliação global do TP foi melhor nas cidades de pequeno e médio porte. Ainda que este tenha sido estimado de modo um pouco mais positivo que negativo nas cidades de porte pequeno e médio, de maneira geral, e principalmente nas maiores cidades, sua avaliação foi negativa, mesmo que devesse ser o mais priorizado ante a legislação vigente e seja o mais vinculado à tutela do Estado.

SUMÁRIO EXECUTIVO