

TENDÊNCIAS E DESIGUALDADES DA MOBILIDADE URBANA NO BRASIL II: CARACTERÍSTICAS E PADRÕES DE CONSUMO DA MOBILIDADE POR APLICATIVO

Lucas Warwar

Pesquisador do Programa de Pesquisa para o Desenvolvimento Nacional (PNPD) na Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais (Dirur) do Ipea.

E-mail: <lucas.warwar@gmail.com>.

Rafael H. M. Pereira

Técnico de planejamento e pesquisa na Dirur/Ipea.

E-mail: <rafael.pereira@ipea.gov.br>.

DOI: <http://dx.doi.org/10.38116/td2781>

Os padrões de mobilidade urbana nas cidades brasileiras mudaram consideravelmente nas últimas décadas. Este *Texto para Discussão* compõe um estudo em três 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 segundo relatório, analisamos a mobilidade por aplicativo possibilitada por empresas de *ride-hailing* (transporte sob demanda), isto é, empresas como Uber e 99, que prestam serviços dinâmicos de transporte individual sob demanda por aplicativo, conectando demanda de passageiros a oferta de motoristas. Este artigo traz o primeiro retrato detalhado e de abrangência nacional do perfil sociodemográfico e do padrão de consumo dos usuários de aplicativos de mobilidade urbana no Brasil e em suas principais capitais e áreas metropolitanas. O texto identifica como a frequência de uso e as despesas com *ride-hailing* variam geograficamente entre estados e especialmente entre capitais e periferias metropolitanas, observando também como o perfil dos usuários varia conforme faixas de renda, cor, sexo e idade. Com isso, este estudo traz as primeiras análises das principais características e das desigualdades socioeconômicas e espaciais no padrão de consumo de mobilidade urbana por aplicativo no Brasil. Para tanto, utiliza microdados da Pesquisa de Orçamentos Familiares (POF) 2017-2018, uma pesquisa domiciliar

amostral conduzida pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Os resultados mostram que o consumo de *ride-hailing* ainda é restrito a uma parcela bastante pequena da população: em 2018, apenas 3,1% das pessoas acima de 15 anos de idade no Brasil usavam serviços de mobilidade urbana por aplicativo. Verificamos também que o consumo de *ride-hailing* é bastante concentrado regional e espacialmente: praticamente 60% dos usuários residem numa das dez maiores regiões metropolitanas do país – e, dentro dessas regiões, seu consumo é prioritariamente realizado nas áreas centrais e densamente povoadas.

O perfil do usuário com maior taxa de utilização de mobilidade por aplicativo no Brasil é composto principalmente por pessoas mais jovens (entre 15 e 34 anos), de alta renda e moradores de grandes centros urbanos, semelhante ao perfil encontrado noutros países. No caso brasileiro, no entanto, encontramos uma taxa relativamente alta para pessoas acima de 65 anos. Encontramos, ainda, que a taxa de utilização é maior entre mulheres e com idade média superior a de homens; e que, comparado à população em geral, há uma sobrerrepresentação de pessoas brancas entre usuários de *ride-hailing*.

O custo médio de uma viagem de *ride-hailing* no Brasil era de R\$ 22,50 em 2018. O usuário padrão fazia um consumo relativamente frequente (pouco menos de oito viagens por mês). Contudo, esses números também variam significativamente conforme características socioeconômicas e demográficas. Usuários de

SUMEX

renda elevada e mais jovens se deslocam com serviços de *ride-hailing* mais frequentemente; e homens são usuários ligeiramente mais assíduos que mulheres. O valor médio gasto por viagem também é maior para usuários mais ricos, assim como para mulheres, pessoas mais velhas e brancos.

Os resultados também variam consideravelmente entre as cidades. Em particular, Porto Alegre destoa, com a mais elevada taxa de utilização de *ride-hailing* do país, enquanto São Paulo apresenta os usuários com maior frequência de uso e o Rio de Janeiro com o preço médio das viagens mais elevado. Em todas as regiões metropolitanas, existem diferenças marcadas entre a capital e as cidades da periferia. Isso abre um grande campo de pesquisa para se investigar em que medida essa heterogeneidade é influenciada por diferenças de regulação e governança entre as cidades, e por outros aspectos como padrões de forma urbana, desigualdades espaciais e ocupação de uso do solo.

Este estudo encontrou ainda importantes desigualdades sociais no uso de serviços de *ride-hailing* no Brasil. Nesse contexto, é importante ter em mente que os benefícios potenciais da mobilidade por aplicativo não estão igualmente disponíveis para a população devido a fatores estruturais de desigualdade, especialmente em países em desenvolvimento com alta desigualdade socioeconômica. Embora os serviços de mobilidade por aplicativo tenham observado um crescimento acelerado no Brasil desde a recente chegada no país, em 2014, seu uso ainda não é disseminado amplamente pela sociedade. O *ride-hailing* possui grande potencial de expandir sua participação nos modos de deslocamento nas cidades brasileiras, mas a evidência de que a utilização é concentrada em áreas densamente povoadas de poucos centros urbanos e em larga medida limitada a um grupo socioeconômico e demográfico específico indica que tal potencial é em parte desperdiçado. Em particular, serviços de *ride-hailing* ainda não são a realidade em cidades pequenas e zonas periféricas, ou entre a população mais pobre e os idosos.

O estudo também mostra que, apesar da ideia de que serviços de *ride-hailing* promoveram uma revolução na mobilidade urbana do país, isso está longe de ser realidade em cidades pequenas e zonas periféricas metropolitanas. Mesmo em grandes metrópoles, o volume de viagens com *ride-hailing* é

consideravelmente baixo em relação ao total de deslocamentos da população. Portanto, apesar do crescente potencial de integração de *mobility as a service* (mobilidade como um serviço) ao planejamento de transporte urbano, a melhora da mobilidade urbana sustentável e financeiramente viável para pessoas de baixa renda e habitantes de zonas não centrais ainda passa necessariamente por políticas públicas assentadas na promoção do transporte público e do transporte ativo.

Por fim, o texto discute como os resultados encontrados podem ter importantes implicações para políticas públicas de mobilidade urbana. Isso envolve tanto questões de uma possível competição predatória entre serviços de *ride-hailing* e sistemas de transporte público quanto questões sobre potenciais benefícios de um planejamento coordenado visando à integração e à complementariedade entre serviços de transporte sob demanda e serviços tradicionais de transporte público com rotas fixas.