



O PAPEL DOS USUÁRIOS NA DEFINIÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

Carlos Eduardo da Costa¹, Daniel Moraes Pinheiro²

¹ Acadêmico do Curso de Ciências Econômicas - ESAG – bolsista PROBIC/UDESC

² Orientador, Departamento de Administração Pública - ESAG – daniel.m.pinheiro@gmail.com.

Palavras-chave: Políticas Públicas. Mobilidade Urbana. Sustentabilidade.

O problema da mobilidade urbana é fato comum nas grandes cidades brasileiras, especialmente após a explosão populacional nos grandes centros na década de 1980 e a formação de regiões metropolitanas que precisavam se conectar para garantir o seu desenvolvimento, as pessoas foram cada vez mais necessitando se deslocar de regiões mais distantes do centro para suas atividades do cotidiano (KNEIB; SILVA; PORTUGAL, 2010). O presente estudo teve origem em um trabalho realizado em Veneza (Itália) com foco no usuário que convive diariamente como os diversos problemas de mobilidade. A aplicação no Brasil se deu inicialmente na cidade de Florianópolis (SC) em 2016, com 446 respondentes. Na segunda etapa, em 2019, a pesquisa foi ampliada para as cidades de Natal (RN), Balneário Camboriú (SC), Região Metropolitana de Florianópolis e outras cidades brasileiras. O objetivo é analisar os fatores que influenciam na intenção dos usuários na adoção de meios de transporte sustentáveis para os seus deslocamentos diários. Os dados do estudo foram obtidos a partir de pesquisa *survey* não probabilística realizada em ambiente virtual e foram registrados na plataforma Qualtrics. O questionário foi desenvolvido utilizando a escala *Likert* e abrange questões introdutórias como o tempo de deslocamentos diário, questões sobre comportamento, propensão à troca, intenções e percepções do usuário quanto aos meios de transporte particulares e de aplicativo. A escala *Likert* pressupõe um vasto número de afirmativas consideradas importantes em relação a atitudes ou opiniões (MARCONI & LAKATOS, 2010). Dos 380 respondentes em 2019, 366 pessoas completaram a pesquisa o tempo médio de finalização foi de 15 minutos, os coeficientes de correlação foram analisados a partir da classificação proposta por BARBETTA (1994), na qual divide o valor do coeficiente em três classes: baixa (entre 0 e 1/3), moderada (entre 1/3 e 2/3), forte (entre 2/3 e 1). Observa-se que apesar da alta utilização de automóveis particulares há uma tendência de substituição destes por meios alternativos de transporte como patinete elétrico, bicicletas, ônibus. Observa-se também a redução do uso do taxi após o início dos motoristas de aplicativo, de acordo com a análise de correlação das alternativas ao uso de carro particular, o uso do taxi apresentava coeficiente de correlação significativo (-0,495), na segunda aplicação este valor torna-se uma correlação fraca não significativa (0,54). Observa-se também a partir da correlação de *Spearman* um aumento na utilização do transporte público, que na primeira aplicação apresentava uma fraca correlação (-0,073) não significativa com o uso de carro particular, na ampliação deste estudo observa-se um aumento da correlação negativa (-0,517) significativa ao nível de 0,01, isto indica um possível maior uso de transporte público em detrimento ao uso de carro particular. Quanto à intenção dos respondentes em utilizar outros meios de locomoção no futuro, o coeficiente de correlação indica uma correlação negativa significativa entre o uso do carro particular e ônibus, bicicletas próprias ou alugadas, caminhadas de curta e longa distância. Para os respondentes a aceitação por parte do seu círculo social para o



uso de carro particular é a mais alta, seguido por caminhadas de curta distância, bicicleta e caminhadas de longa distância. O principal motivo pelo qual os respondentes utilizam o carro particular é o conforto, mas ainda sim mais da metade considera a possibilidade de utilizar meios alternativos no futuro, visto que aproximadamente 90% acredita que a poluição do ar representa uma ameaça ao planeta, e aproximadamente 75% acreditam que o uso do carro particular contribui neste problema. O desenvolvimento da mobilidade urbana sustentável não está somente atrelado à uma esfera da sociedade, pois apesar da percepção e intenção dos usuários quanto a busca por meios sustentáveis de mobilidade, cabe aos planejadores de políticas públicas a contrapartida de definir políticas que visem não apenas o espaço e a relação mecânica de deslocamento, mas também o planejamento das cidades integrando elementos como a policentralidade (KNEIB; SILVA; PORTUGAL, 2010). Para assegurar o desenvolvimento de forma sustentável e garantir que as economias dos grandes centros possam continuar a desenvolver, sem excluir aqueles que não conseguem acessá-lo ou sem gerar grandes impactos no ambiente, é preciso planejar de forma adequada a progressão populacional e a distribuição do espaço urbano. Destaca-se que, apesar de o estudo trazer as variáveis inicialmente utilizadas na Itália, as análises comparadas entre as cidades nos dois países ainda não foram realizadas, esperando-se que sejam coletados dados novamente, naquele país, nos próximos meses.

Bibliografia:

BARBETTA, Pedro Alberto. **Estatística Aplicada as Ciências Sociais**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1994. 283 p.

KNEIB, E. C.; SILVA, P. C. M. da; PORTUGAL, L. da S. Impactos decorrentes da implantação de polos geradores de viagens na estrutura espacial das cidades. **TRANSPORTES**, v. XVIII, n. 1, p. 27-35, março 2010.

MARCONI, M. A; LAKATOS, E. M. **Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisas, elaboração e interpretação de dados**. 7.ed. - 3. reimpr. São Paulo: Atlas, 2010.