



IQMU: 2ª RODADA – JANEIRO/2021

Marcus Quintella

Marcelo Sucena

A mobilidade é um dos pilares para que as cidades pensem em desenvolvimento urbano e qualidade de vida da população, pois os deslocamentos de pessoas e mercadorias nas cidades impactam e sofrem impactos, causando externalidades negativas, tais como: acidentes, poluições, congestionamentos, entre outros.

Buscando-se os aperfeiçoamentos necessários para apoiar os organismos que tomam decisões nessa área, a FGV Transportes desenvolveu metodologia para geração do Índice da Qualidade da Mobilidade Urbana - IQMU, que permite investigar, em vários níveis e especificidades, as condições da mobilidade urbana.

Dessa forma, visando a apoiar os processos decisórios e as análises das externalidades, o presente artigo apresenta os resultados gerais da 2ª rodada para coleta de dados, que aconteceu entre 25/01/2021 e 14/02/2021, e redundou em 677 registros. A primeira rodada gerou 744 respostas, coletadas entre 23/10/2020 e 14/11/2020.

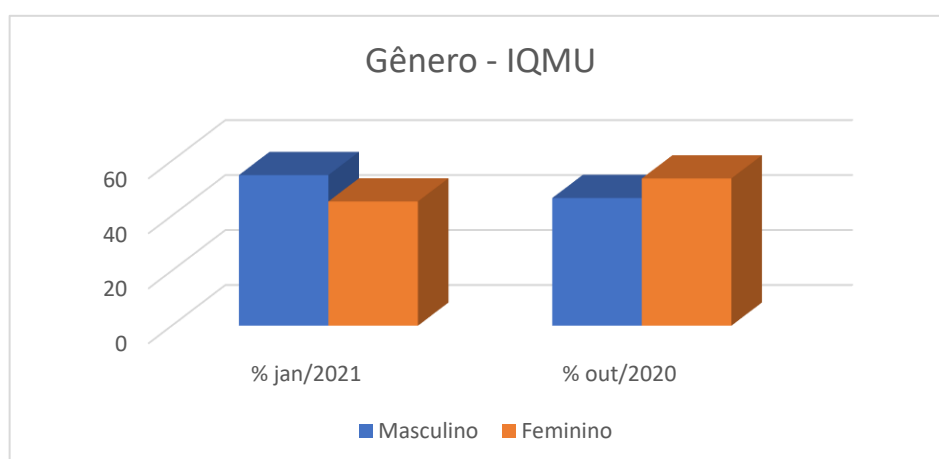
Quanto às principais características dos respondentes, questionou-se o gênero, se detinha alguma necessidade especial, a faixa etária, o grau de formação e a cidade onde o movimento inicia.

Como pode ser percebido no gráfico a seguir, na 1ª rodada, houve predomínio do gênero feminino e, na segunda coleta de dados, do masculino. Nas duas situações, a taxa seguiu a mesma proporcionalidade, em torno de 54%.

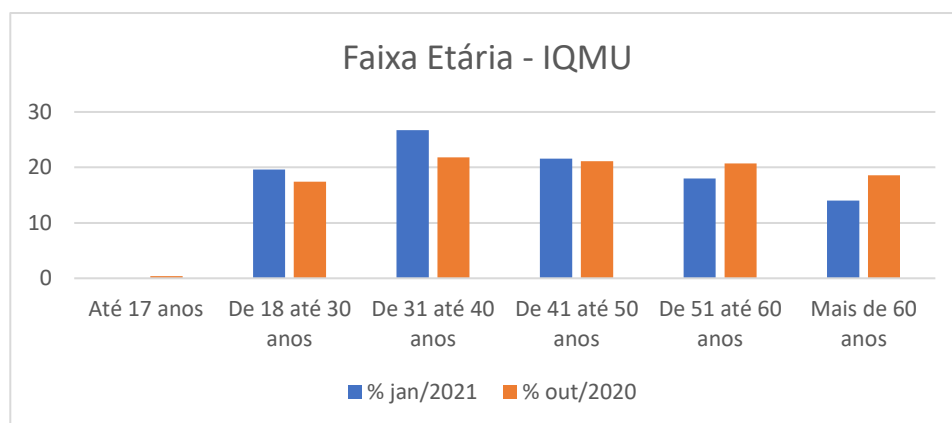
As estatísticas de gênero, publicadas pelo IBGE, em 2018, destacam alguns números importantes entre homens e mulheres que consagram a busca pela

igualdade de gênero como um dos eixos estruturantes da formulação de políticas públicas no país. Nessa estatística, ressalta-se a jornada dupla do gênero feminino, com 18,1% dedicando o tempo com cuidados de pessoas e/ou afazeres domésticos; e para homens, 10,5%. Quanto à população ocupada parcialmente, isto é, em período de trabalho de até 30 horas semanais, que necessita de sistemas de mobilidade adequados em todos os períodos do dia, denotam que quase 30% são do gênero feminino, enquanto 14,1% do gênero oposto.

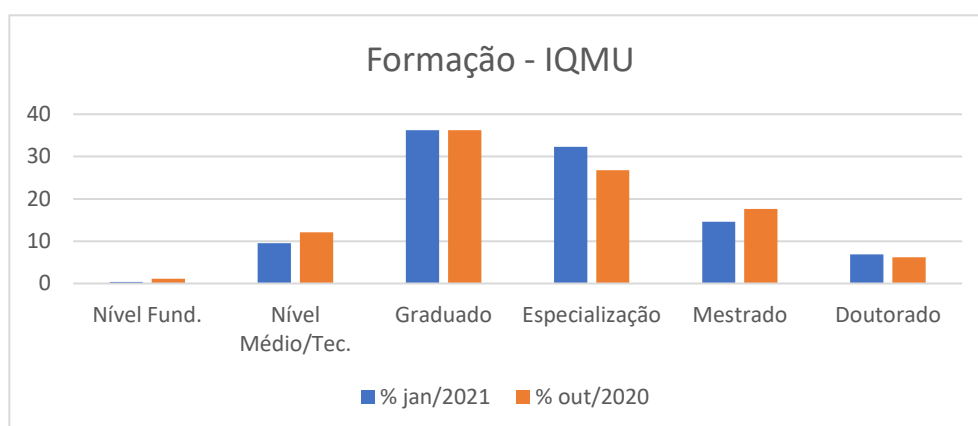
Nesse mesmo cenário de equiparação, a pesquisa detectou que, aproximadamente, 2% dos respondentes apresentam alguma necessidade especial. Esse contingente esbarra em inúmeros obstáculos nas cidades, destacando-se as calçadas esburacadas, rampas inexistentes ou destruídas, falta de funcionamento e ausência de elevadores em estações e terminais, entre outros. Os padrões para desenvolvimento adequado de elementos urbanos estão observados na ABNT NBR 9050.



Nas duas rodadas, a faixa etária predominante dos respondentes é de 31 a 40 anos, mas com aumento substancial em janeiro de 2021, ultrapassando a marca dos 25% do total. Esses valores são detalhados, inclusive nas outras faixas, no gráfico adiante.




No quesito “Formação”, percebe-se maior predomínio de respondentes com conclusão do nível superior, em torno de 80%, mas com maior contingente com apenas a graduação, mais de 35%. Esses dados estão detalhados no próximo gráfico.




Quanto às viagens estabelecidas no cotidiano, os resultados denotam relativa manutenção das características nas duas rodadas. A maioria dos pesquisados faz apenas uma viagem, de ônibus público (mais de 40% em cada condição), que usa no máximo 1h para cumprir o trajeto entre origem e destino (próximo de 50%), motivados por questões relacionadas a trabalho (em torno de 80%). Os detalhamentos para as duas rodadas estão nas quatro tabelas a seguir.


Baldeações - IQMU

| | Jan/2021 (%) | Out/2020 (%) |
|----------------|---|--------------|
| Nenhuma |  43,6 | 42,5 |
| Apenas uma | 22,2 | 26,8 |
| Duas | 25,6 | 22,9 |
| Três | 7,7 | 6,7 |
| Quatro ou mais | 1,0 | 1,1 |


Tempo entre origem e destino - IQMU

| | Jan/2021 (%) | Out/2020 (%) |
|-------------------|---|--------------|
| Até 1 hora |  52,0 | 56,7 |
| Entre 1 e 2 horas | 37,8 | 33,5 |
| Entre 2 e 3 horas | 8,4 | 8,6 |
| Mais de 3 horas | 1,8 | 1,2 |

Motivo do deslocamento - IQMU

| | Jan/2021 (%) | Out/2020 (%) |
|-----------------|---|--------------|
| Lazer | 1,6 | 3,1 |
| Saúde | 2,2 | 3,1 |
| Trabalho |  83,5 | 78,3 |
| Estudo | 4,7 | 6,7 |
| Outro | 8,0 | 8,7 |

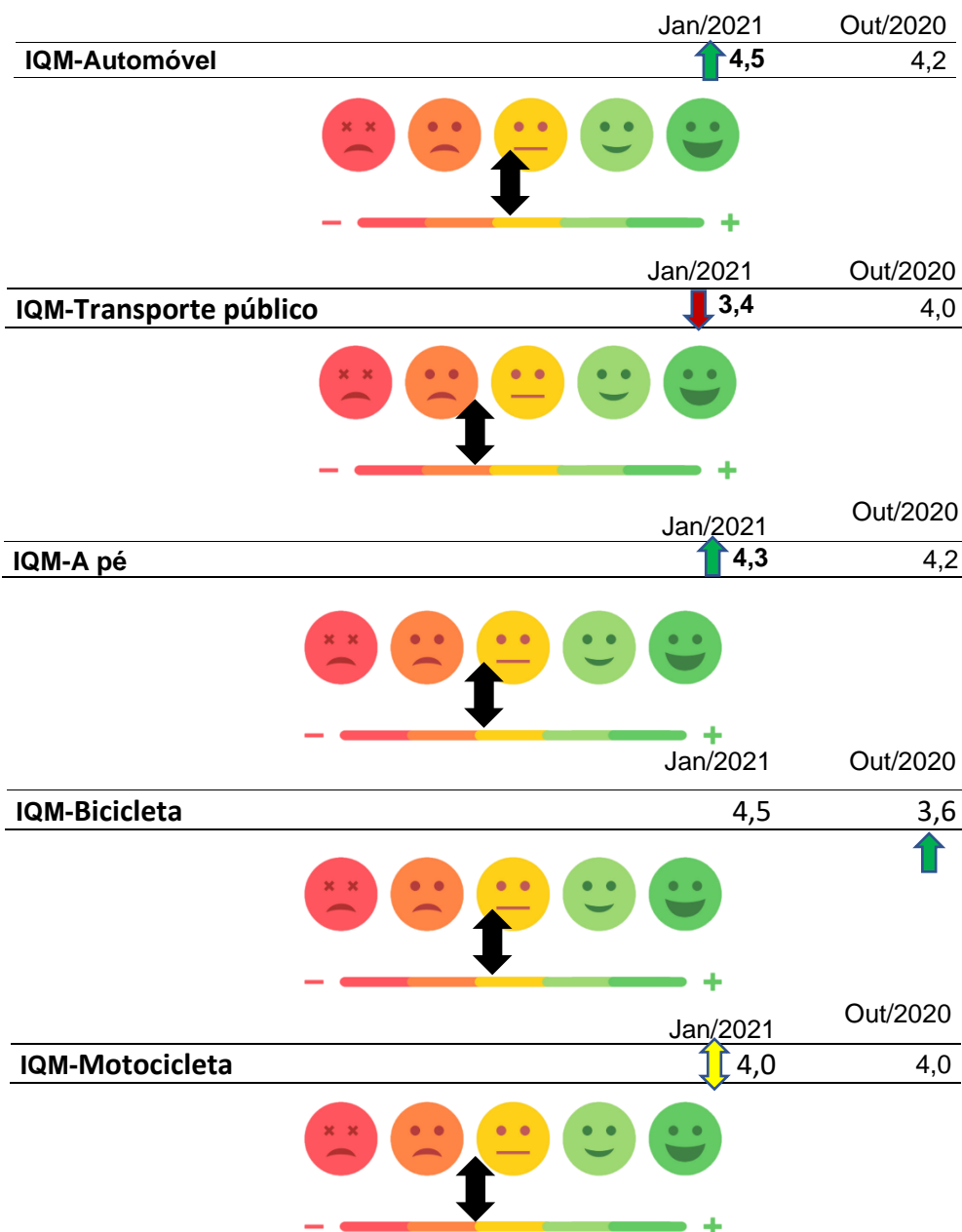
Modos de transporte - IQMU

| | Jan/2021 (%) | Out/2020 (%) |
|--------------------------------------|--|--------------|
| A pé | 3,5 | 4,7 |
| Bicicleta (própria ou alugada) | 2,4 | 1,2 |
| Motocicleta | 1,0 | 0,4 |
| Automóvel particular | 24,8 | 26,1 |
| Táxi (qualquer tipo) | 2,4 | 3,2 |
| Veículo utilitário (van, kombi etc.) | 1,0 | 1,3 |
| Ônibus público |  3,1 | 42,8 |
| Ônibus fretado | 1,5 | 0,7 |
| Bonde | 0,1 | 0 |
| Veículo leve sobre trilhos (VLT) | 0,1 | 0 |
| Barca | 0,9 | 0,5 |
| Trem urbano | 4,9 | 5,5 |
| Metrô | 14,2 | 13,5 |

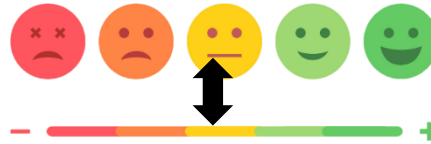
Após a identificação do modo de transporte predominante nas viagens diárias, segue-se a coleta de dados tomando as especificidades de cada um, destacando-se os principais nos próximos parágrafos.

Os Índices de Qualidade da Mobilidade – IQM, para cada modo de transporte, foram analisados pelo agrupamento de alguns modos, a saber: automóvel particular, transporte público (que incorpora ônibus público, bonde, VLT, barca, trem e metrô), a pé, bicicleta, motocicleta e táxi e fretados (que contempla o táxi, de qualquer tipo, os veículos utilitários e os ônibus fretados).

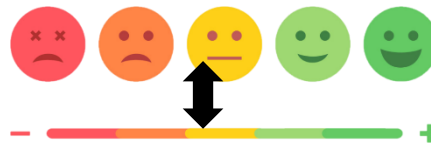
Todos os IQMs, bem como o IQMU, que agrega todos os índices dos modos de transportes, são expressos em notas de *zero a dez*, considerando-se *dez* a melhor qualidade. As respostas foram associadas a um modelo matemático que serve para se determinar um valor quantitativo que expressa a percepção dos respondentes.



| | Jan/2021 | Out/2020 |
|----------------------------|----------|----------|
| IQM-Táxi e fretados | ↓ 4,7 | 5,3 |

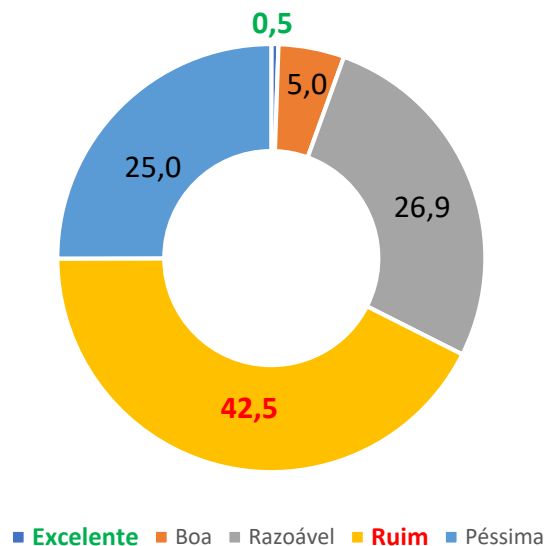


| | Jan/2021 | Out/2020 |
|---|----------|----------|
| IQMU | ↑ 4,3 | 4,2 |
| ÍNDICE DE QUALIDADE DA MOBILIDADE URBANA | | |



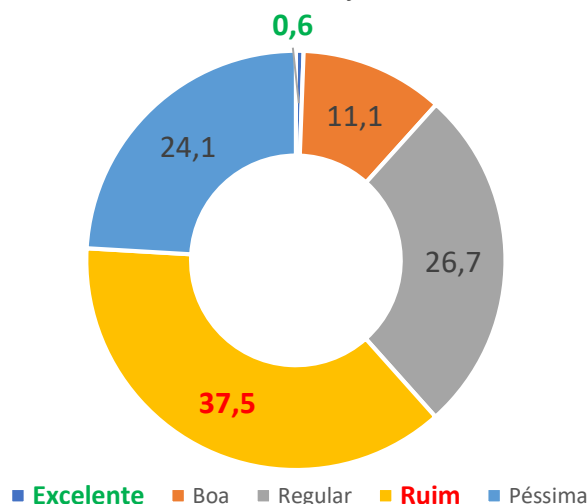
Ao final da pesquisa para coleta de dados, após a reflexão do respondente, diante das perguntas anteriores, solicita-se a seguinte questão: “Como você percebe a MOBILIDADE na sua cidade?”. A percepção dos respondentes para as duas rodadas de coleta de dados está expressa nos gráficos adiante.

Percepção sobre Mobilidade
IQMU - 1ª rodada - out./2020



Percepção sobre Mobilidade

IQMU - 2ª rodada - jan./2021



Diante dos resultados apresentados na 2ª rodada, principalmente em confronto com os da 1ª rodada, nota-se leve melhora na percepção nos modos de transporte individuais, automóvel, caminhada a pé e bicicleta, que refletiram em pequeno acréscimo da nota do IQMU, na segunda rodada (4,2 para 4,3).

Nessa vertente, é louvável destacar a percepção geral sobre a mobilidade que, para a união entre as qualificações *ruim* e *péssima*, em outubro de 2020, foi de 67,5%; enquanto para segunda rodada para coleta de dados, essa mesma agregação resultou em 61,6%, indicando a melhoria na percepção das condições gerais de movimentação nas cidades.

Na visão desses resultados, cabe reiterar o aumento de uma única viagem (43,6%) para deslocamento entre origem e destino, isto é, sem baldeações entre modos de transportes. Além disso, nota-se o acréscimo do tempo de viagem para a faixa entre 1h e 2h, com redução proporcional no intervalo de até 1h. Nesse aspecto, registra-se o aumento do motivo de viagem a trabalho, de 78,3% (out./2020) para 83,5% (jan./2021), mais de 6% de diferença.

Ainda que os modos individuais registrem certo incremento na percepção de qualidade, nota-se leve tendência na participação do transporte público na mobilidade, exceto para o sistema de trens urbanos, que registrou leve redução de 5,5%, em outubro/2020 para 4,9%, em janeiro/2021. Destaque nas cidades brasileiras, o ônibus urbano ainda é o mais usado dentre os modos de transportes, com pequeno incremento de sua participação de 42,8% (out./2020) para 43,1% (jan./2021).

Apesar do uso mais intenso dos transportes públicos, a percepção da sociedade denotou a queda de 15% na nota que representa a sua qualidade, passando de 4,0 para 3,4. Essa percepção negativa é destaque também nos táxis e fretados, que registraram diminuição da sua nota de 5,3 para 4,7, apesar de essas serem os maiores valores dentre os modos de transportes.

Como destaque do estado geral da mobilidade urbana na atualidade, pelo entendimento da sociedade, é notório o resultado dos IQMs, de todos os modos de transportes, além do próprio IQMU que os agrega, todos com graus abaixo de 5,0. Além disso, é fundamental salientar que esse entendimento é taxativo quando se verifica que apenas 11,7% dos pesquisados classificam a qualidade da mobilidade como excelente e boa. Tais informações denotam campo vasto para melhoria do atendimento ao cidadão.

“Este artigo expressa a opinião de seus autores, não representando, necessariamente, a opinião institucional da FGV”