

Boletim N°

18

NOVEMBRO 2018

# MOBILIDADE URBANA

PERCEÇÃO DOS USUÁRIOS DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PIRACICABA.

 **BSERVATÓRIO**  
**Cidadão**  
DE PIRACICABA

[www.observatoriopiracicaba.org.br](http://www.observatoriopiracicaba.org.br)



## MOBILIDADE URBANA E TRANSPORTE COLETIVO

---

A mobilidade é um dos principais desafios da maior parte das cidades médias e grandes de todo o mundo. No Brasil, a dinâmica de crescimento das cidades, as políticas públicas de mobilidade voltadas prioritariamente ao uso individual do automóvel, a precariedade do transporte público e a falta de estrutura para outros tipos de transporte agravam a questão. O uso excessivo do automóvel é insustentável. Causa prejuízos à sociedade e ao meio ambiente. Alguns exemplos incluem o tempo perdido nos deslocamentos, stress, problemas respiratórios, poluição sonora, emissão de gases do efeito estufa, dentre outros.

A qualidade do transporte público afeta a todos(as), mas especialmente as pessoas de menor renda, que não possuem condições de utilizar outros tipos de transporte, as pessoas com deficiência, que necessitam condições de acessibilidade próprias, e as mulheres, para quem a segurança nos ônibus, principalmente contra o assédio, é especialmente relevante. É preciso repensar as prioridades para a mobilidade urbana.

Neste ano, documentos que definem regras fundamentais para isso estão em processo de revisão na cidade de Piracicaba – o Plano Diretor de Desenvolvimento e o Plano Municipal de Mobilidade Urbana. Consideramos este um momento importante para que os gestores das políticas municipais ouçam o que cidadãos(ãs) têm a dizer sobre sua experiência de mobilidade no município.

## O QUE O OBSERVATÓRIO AVALIA?

---

Em parceria com o Laboratório de Planejamento Municipal do Instituto de Geociências e Ciências Exatas e estudantes de graduação em geografia da UNESP, Campus de Rio Claro, o Observatório aplicou um questionário para entender como os usuários do transporte coletivo público percebem a prestação deste serviço.

Os questionários foram aplicados a 319 pessoas, em quatro diferentes locais espalhados pela cidade em abril de 2018. Cada questionário apresentou 17 perguntas, incluindo informações socioeconômicas do(a) entrevistado(a), seus hábitos e condições de deslocamento via transporte coletivo, e sua percepção e satisfação em relação ao serviço.

Estatisticamente, os resultados apresentam grau de confiança de 95% e margem de erro de 5,5 pontos percentuais. A amostra foi construída aleatoriamente, com estratificação por gênero, garantindo uma quantidade ligeiramente maior de entrevistadas mulheres (51,9%), buscando aproximar-se da distribuição da população brasileira e piracicabana neste aspecto.

## O BOLETIM

Este boletim apresenta os resultados da pesquisa descrita acima e relaciona alguns desses resultados com dados oficiais sobre as condições de mobilidade urbana e do serviço de transporte coletivo em Piracicaba. Também são apresentadas propostas do Observatório Cidadão e das entidades que participam do projeto MobCidades em Piracicaba (Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência, Promotoras Legais e Populares, Associação de Moradores do Distrito de Tupi e Observatório Social de Piracicaba), para o aprimoramento destes importantes instrumentos de transparência.

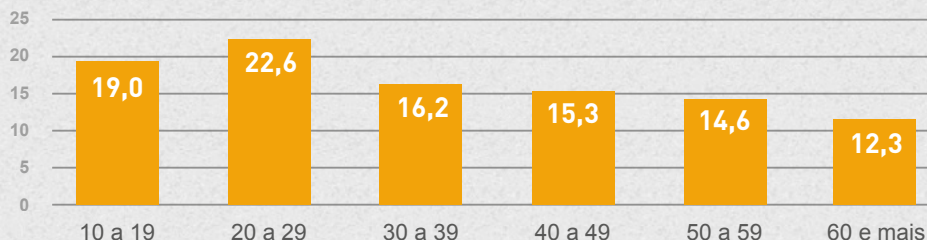


## PERFIL DA AMOSTRA



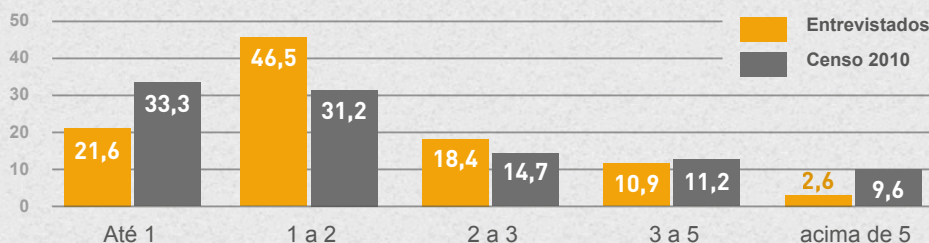
Os entrevistados estão bem distribuídos nas diversas faixas etárias, havendo predominância pouco expressiva das faixas mais jovens. 41,6% dos entrevistados tem até 29 anos de idade.

### IDADE



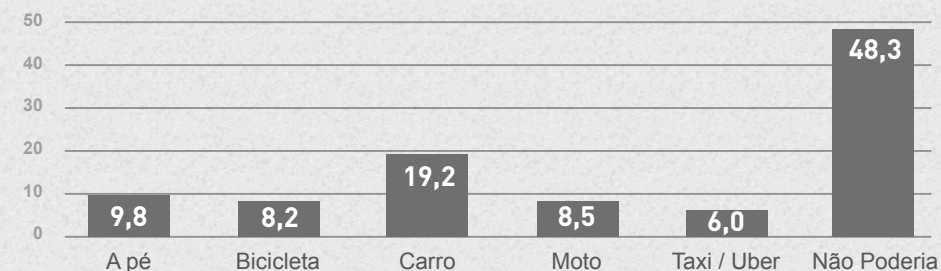
Quanto ao rendimento, a grande maioria (68,1%) dos entrevistados possui renda familiar de até dois salários mínimos. O gráfico abaixo permite comparar a distribuição dos usuários de ônibus entrevistados com a da população completa de Piracicaba, medida através do Censo 2010. A faixa de renda com maior frequência é a de 1 a 2 salários mínimos, onde se encaixam 46,5% dos entrevistados, contra uma concentração de 31,2% na população do município. Os dados mostram que, à exceção da faixa de menor renda (até 1 s.m.), a utilização do transporte coletivo cai junto do aumento da renda dos entrevistados, tornando-se muito reduzida acima dos cinco salários mínimos.

### RENDIMENTO FAMILIAR (SALÁRIOS MÍNIMOS)



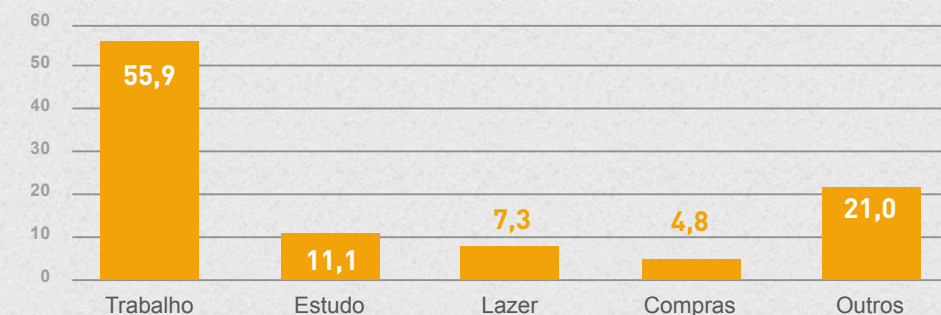
O gráfico abaixo mostra que quase metade dos entrevistados (48,3%) afirma não poder realizar suas viagens utilizando-se de outros meios. Isso vem ao encontro da constatação de que a utilização dos ônibus diminui com o aumento da renda familiar. Ainda assim, o meio alternativo mais passível de ser utilizado é o carro, mencionado como uma possibilidade por 19,2%. Isso poderia se dever ao uso conjunto de um carro por diferentes membros da mesma família.

### MEIOS ALTERNATIVOS DE DESLOCAMENTO DISPONÍVEIS



Por sua vez, o gráfico abaixo indica que o sistema de transporte coletivo é um meio de transporte que os cidadãos utilizam para ir ao trabalho – razão de utilizar o ônibus de 55,9% dos entrevistados.

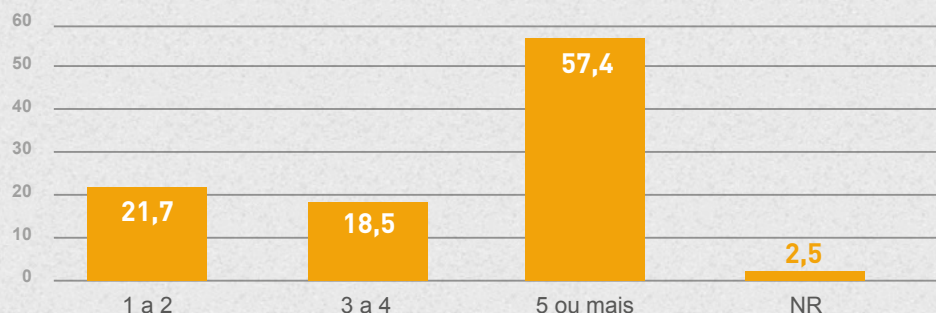
### PRINCIPAL FINALIDADE DE UTILIZAÇÃO





Já que o trabalho é a principal finalidade, não é por acaso, portanto, que 57,4% dos entrevistados informaram usar o transporte coletivo cinco ou mais vezes por semana, como indicado no gráfico abaixo.

### FREQUÊNCIA SEMANAL DE UTILIZAÇÃO



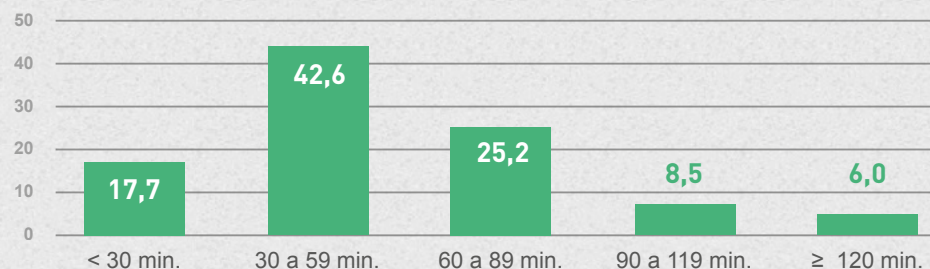
Resumindo, quanto ao perfil dos entrevistados, os dados indicam que os usuários do transporte coletivo pertencem às faixas de menor renda da sociedade piracicabana. A estes cidadãos, o ônibus constitui seu principal meio de deslocamento cotidiano, já que não poderiam utilizar outras alternativas de deslocamento, e utilizam o serviço ao menos 5 vezes por semana com a finalidade de trabalhar.

## AS CONDIÇÕES DE DESLOCAMENTO NO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO

Segundo os resultados do gráfico a seguir, a maioria dos passageiros (60,3%) leva até uma hora para realizar seu trajeto completo, a partir do momento em que saem em direção ao ponto de ônibus ou terminal, até o momento em que chegam em seu destino<sup>1</sup>. Neste grupo, destacam-se aqueles que levam entre 30 e 59 min para realizar seu trajeto completo, de “porta a porta”. São 42,6% do total de entrevistados.

<sup>1</sup> A orientação dada aos aplicadores dos questionários foi esclarecer na pergunta que se trata do tempo total de uma viagem, e não o tempo total de um deslocamento do tipo “ida-e-volta”. O resultado obtido está próximo do tempo médio de viagem via transporte coletivo por município medido pela ANTP em 2016 (ANTP, p. 15) – um indicio de que a pergunta foi empregada de maneira bem-sucedida pelos aplicadores. REFERÊNCIA: ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos). Sistema de informações da mobilidade urbana da ANTP. Relatório geral 2016. 2018.

### TEMPO MÉDIO DE DESLOCAMENTO (PORTA A PORTA)



Uma segunda pergunta focou em uma etapa específica da viagem dos passageiros – o deslocamento entre o local de destino e o ponto de ônibus. Nesse caso, os resultados mostram um tempo bastante reduzido – um indicativo de que o sistema de transporte coletivo conta com pontos de ônibus bem distribuídos. 69,8% dos entrevistados leva menos de 5 minutos.

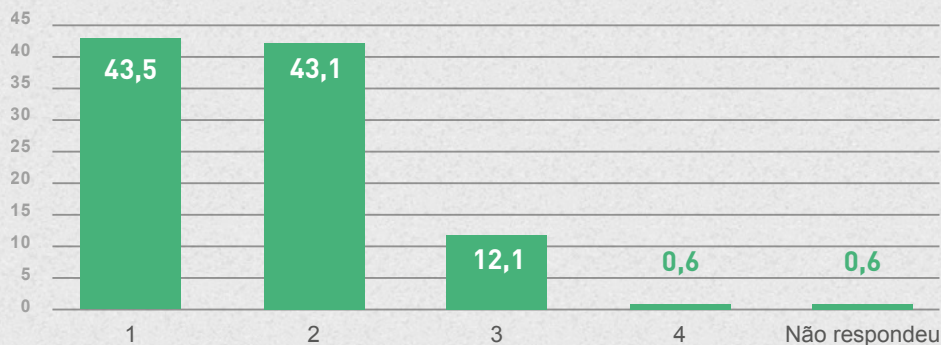
### TEMPO MÉDIO DE DESLOCAMENTO ATÉ O PONTO ÔNIBUS



Por fim, é possível no gráfico da página seguinte identificar o número de ônibus que os passageiros utilizam em seu trajeto total de deslocamento. A grande maioria dos entrevistados (86,6%) divide-se de maneira igualitária entre os que utilizam apenas um ônibus e os que utilizam dois. Esse resultado é esperado, e se deve às características do sistema de transporte coletivo da cidade, estruturado nos terminais e nas linhas alimentadoras dos bairros. Ainda assim, devemos destacar um número pequeno, porém não desprezível, de passageiros que chegam a utilizar três ou quatro ônibus em seus deslocamentos (12,7% dos entrevistados).



## QUANTIDADE DE ÔNIBUS ATÉ O DESTINO FINAL



## SATISFAÇÃO DOS USUÁRIOS

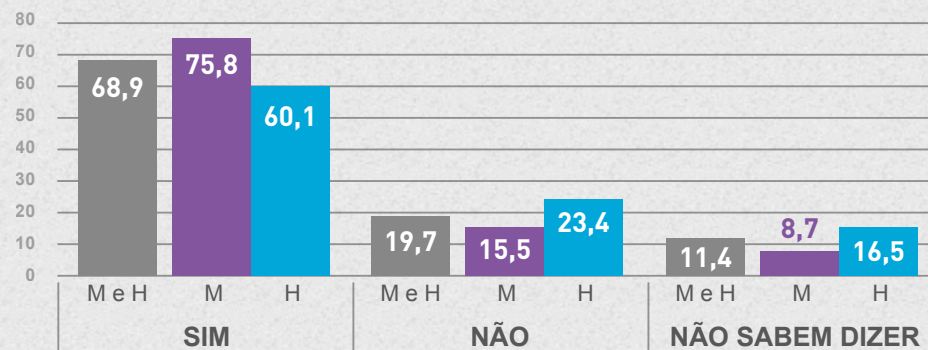
Como os passageiros percebem a qualidade do serviço de ônibus? Os dados a seguir buscam identificar os pontos com os quais os passageiros estão satisfeitos, e questões que enxergam como problemas do serviço.

Em primeiro lugar, apresentam-se resultados acerca da percepção dos usuários quanto ao assédio a mulheres no transporte coletivo – uma questão apontada com frequência como um problema nos sistemas de transporte coletivo no Brasil e no mundo. Os resultados impressionam, na medida em que mais de dois terços (68,9%) das passageiras e passageiros enxergam o assédio a mulheres como um problema no transporte coletivo de Piracicaba. Se consideradas apenas as respostas das mulheres, o reconhecimento do assédio como um problema sobe para 75,8%. É de se esperar que haja um percentual maior de mulheres sensíveis a essa questão. No entanto, é relevante o fato de que mais de 60% dos homens tenham consciência do problema.

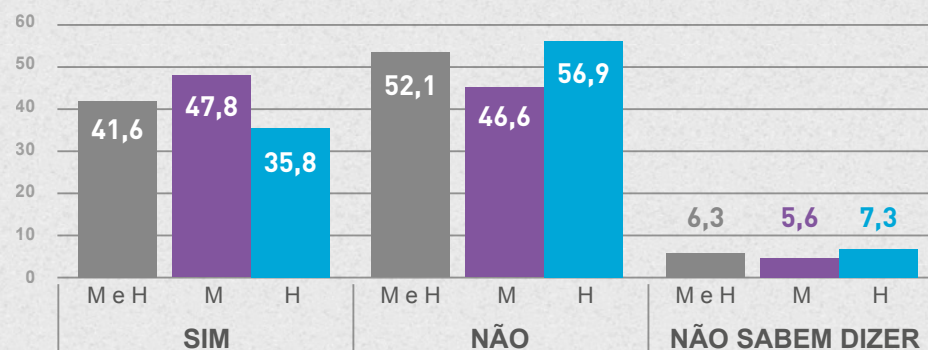
Além disso, 41,6% afirma conhecer alguma mulher vítima de assédio nos ônibus da cidade. Este é um resultado bastante preocupante, levando em conta que dados sobre o tema tendem a ser subestimados, uma vez que nem todas as vítimas de

assédio compartilham com outras pessoas seu sofrimento, e uma proporção ainda menor realiza denúncias. Assim como ocorre acima, a proporção de mulheres que conhecem vítimas de assédio (47,8%) é maior que a de homens (35,8%). Vale notar que estes dados se referem a quem conhece pessoalmente mulheres que sofreram assédio. No caso acima, mesmo pessoas que não conhecem pessoalmente vítimas, podem ter conhecimento do assédio via notícias em jornal, TV ou internet, formando assim a sua opinião.

## CONSIDERA O ASSÉDIO ÀS MULHERES UM PROBLEMA NO TRANSPORTE COLETIVO DE PIRACICABA



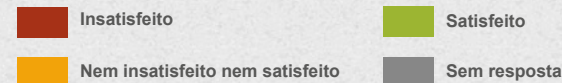
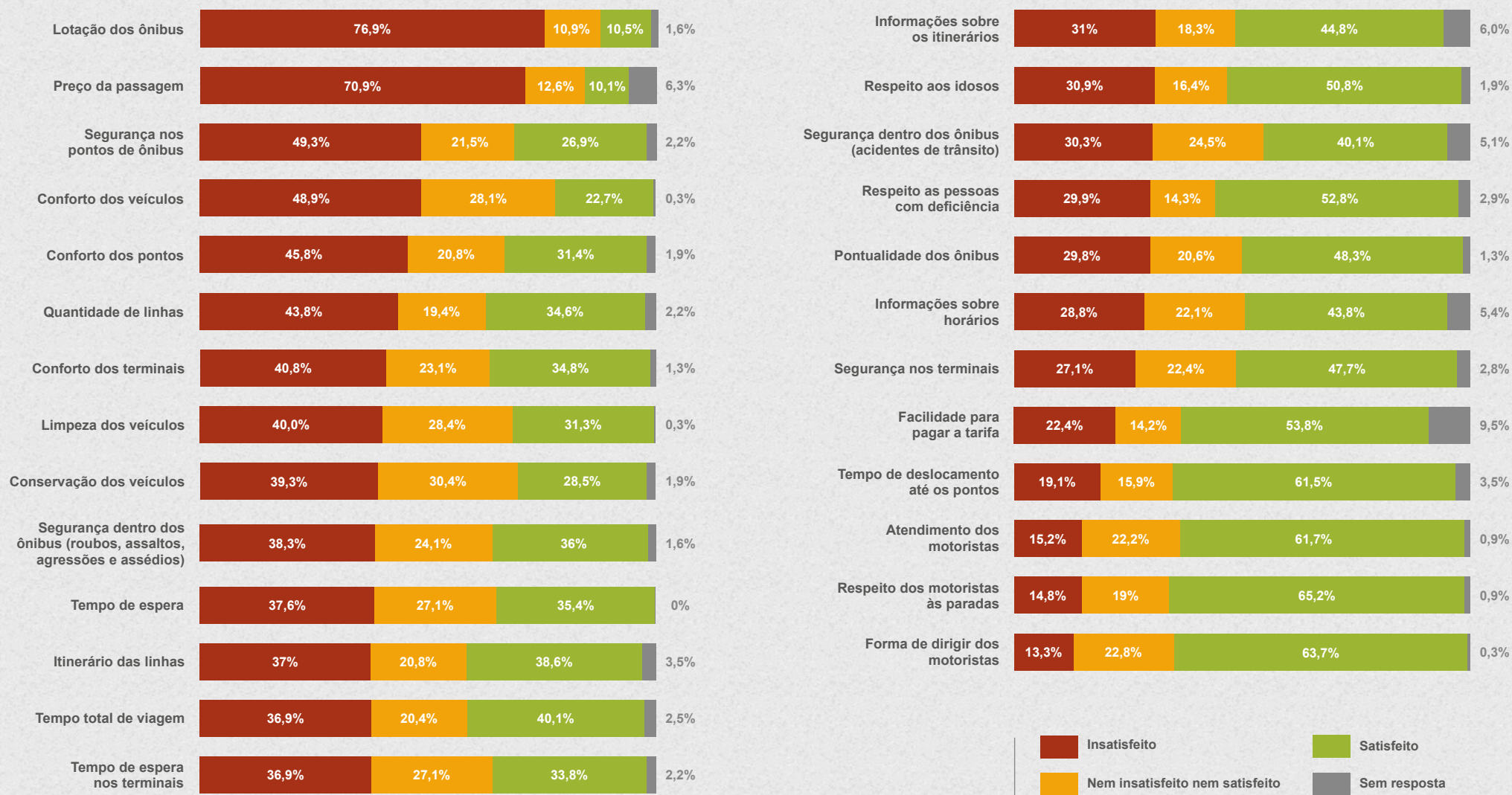
## CONHECE ALGUMA MULHER VÍTIMA DE ASSÉDIO EM ÔNIBUS





Os próximos gráficos foram montados a partir de uma avaliação em que os usuários atribuíram notas de 1 a 5 a um conjunto de 27 itens referentes à qualidade do serviço de transporte coletivo, onde 1 equivale a “muito insatisfeito” e 5 a “muito satisfeito”. Os gráficos abaixo compilaram os itens da seguinte maneira: 1 e 2 – insatisfeito; 3 – nem insatisfeito, nem satisfeito; e 4 e 5 – satisfeito.

## SATISFAÇÃO NO TRANSPORTE COLETIVO





Os itens em que se observou maior grau de satisfação dizem respeito, sobretudo, à conduta dos motoristas dos ônibus – o respeito que têm às paradas, a forma de dirigir, e a qualidade de seu atendimento (respectivamente, 65,2%, 63,7% e 61,7% dos entrevistados satisfeitos ou muito satisfeitos). O quarto aspecto visto mais positivamente vai ao encontro dos dados apresentados anteriormente. 61,5% dos passageiros disseram estar satisfeitos ou muito satisfeitos com o tempo de deslocamento até os pontos de ônibus, o que revela que os mesmos estão bem distribuídos e em quantidade adequada. Outros aspectos bem avaliados (com mais de 50% de aprovação) foram a facilidade de pagar a tarifa e o respeito às pessoas com deficiência.

Os pontos mais negativos estão relacionados à qualidade dos aspectos operacionais do serviço de transporte coletivo. Lotação dos ônibus nos horários de pico e preço da passagem foram os aspectos com maior grau de avaliação negativa. Em ambos os casos, mais de 70% dos entrevistados revelaram insatisfação (respectivamente, 76,9% e 70,9%). Vale ressaltar que a pesquisa foi realizada em maio de 2018, ainda antes do aumento do valor da tarifa decretado pela Prefeitura em julho.

Dois outros aspectos avaliados indicam os pontos de ônibus como um possível gargalo do sistema. A segurança e o conforto dos pontos foram, respectivamente, o terceiro e o quinto item mais mal avaliados pelos usuários. A quantidade de linhas foi o sexto item mais mal avaliado, o que é coerente com o item número um em insatisfação, que é a lotação. Os números também indicam que o conforto é visto como um problema em diferentes aspectos do serviço, já que entre os dez pontos de maior insatisfação está o conforto dos veículos, dos pontos de ônibus, e também dos terminais, bem como a limpeza dos veículos.

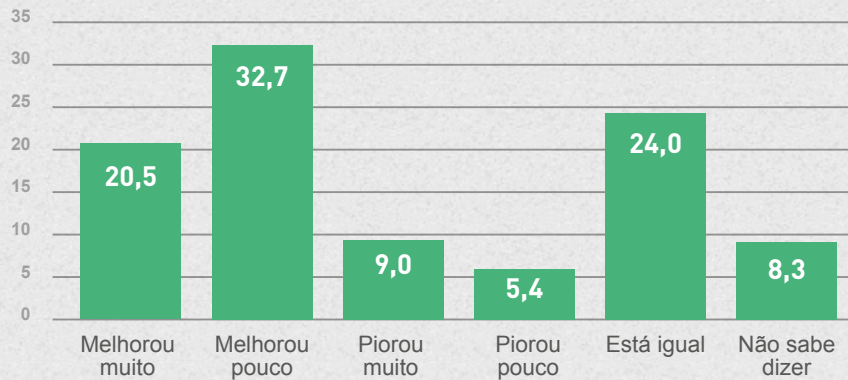
Juntos, os dados de maior insatisfação dos passageiros indicam que aspectos da qualidade e do preço do sistema de transporte coletivo possam estar contribuindo para uma baixa atratividade dos usuários, possivelmente um dos fatores incidindo sobre os número decrescente de passageiros<sup>2</sup> dos últimos anos. Ainda assim, é possível sugerir uma leitura de que estes pontos de insatisfação constituem, na visão dos usuários do sistema, gargalos na qualidade de um serviço que, não obstante, nos últimos anos, tem apresentado melhoras. É isso o que indica o gráfico da página seguinte. Mais da metade dos entrevistados considera que houve melhoria no sistema (53,2%), ao passo que 24% avaliam que a qualidade não se alterou. Apenas uma minoria, 14,4%, considera que houve piora no serviço.



<sup>2</sup> O número anual de passageiros vem caindo consistentemente desde 2014. Para se ter uma ideia, naquele ano, foram transportados cerca de 33,3 milhões de passageiros. Em 2017, o número foi de 28,9 milhões.

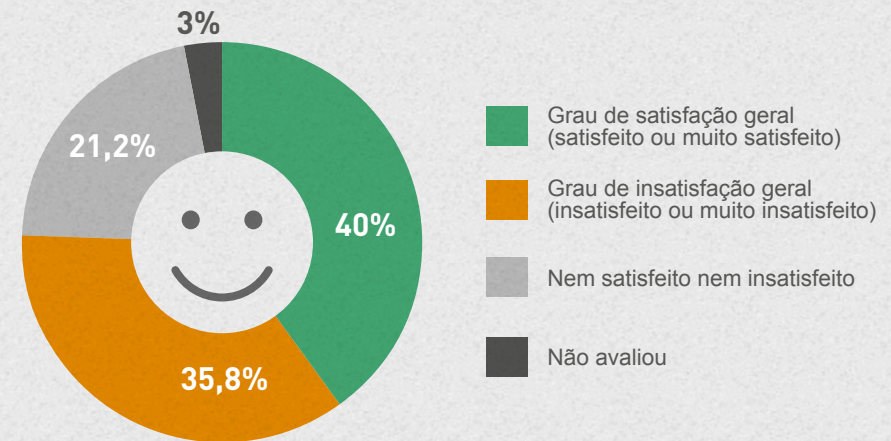


## PERCEPÇÃO SOBRE A EVOLUÇÃO DO SERVIÇO NOS ÚLTIMOS ANOS



Embora a maioria dos usuários considere que houve uma melhoria no sistema, isso não significa que a avaliação geral tenha sido muito positiva. Uma agregação de todas as notas indica uma satisfação média de 40% com o sistema. Por outro lado, a média das avaliações negativas foi de 35,8%. Embora a média de aprovação tenha sido superior à de desaprovação, o nível geral de satisfação ainda foi inferior aos 50%, o que revela que há muito que melhorar no sistema.

## SATISFAÇÃO GERAL COM O SERVIÇO



Apesar de perceberem que o sistema tem pontos positivos e que apresentou alguma melhoria ao longo dos anos, os usuários reconhecem seus gargalos e o peso dos problemas ainda existentes sobre suas condições de deslocamento diário. Não apenas são capazes de identificar os pontos específicos que necessitam maior atenção dos gestores, como também apresentam uma avaliação mais crítica quando são demandados a classificar aspectos específicos da qualidade do sistema de transporte coletivo, em comparação à avaliação geral que fazem da evolução do serviço.





# PROPOSTAS PARA A MELHORIA DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PIRACICABA

Com base nas questões identificadas nesta pesquisa, e em discussões e parceria com as entidades participantes do Projeto MobCidades (Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência, Promotoras Legais e Populares, Associação de Moradores do Distrito de Tupi e Observatório Social de Piracicaba), o Observatório Cidadão apresenta as seguintes propostas para o serviço de transporte coletivo de Piracicaba e para o Plano Municipal de Mobilidade Urbana:

## TRANSPARÊNCIA DA POLÍTICA

- Publicar, no prazo de 12 meses, um Plano Municipal de Transparência e Dados Abertos do Transporte Coletivo, onde esteja prevista uma lista de documentos a serem disponibilizados à população, bem como as bases de dados utilizadas pela Semuttran e pela Via Ágil para a formulação, implementação e avaliação da política.

## AUMENTO DO USO DO TRANSPORTE

- Assumir como meta, até 2023, o aumento do número anual de usuários do transporte coletivo, de 28,9 milhões (número de 2017) para 33,5 milhões (patamar de 2012). Até 2028, atingir o patamar de 40 milhões anuais. Alcançar essa meta depende de ações que aumentem a atratividade e acessibilidade do serviço, como o combate às lotações, investimentos no conforto da frota, e outras ações tais como as propostas neste documento.

## CUSTEIO PÚBLICO DOS BENEFÍCIOS DA TARIFA

- A Prefeitura repassa os custos gerados pelos descontos e gratuidades da tarifa do transporte coletivo ao preço da própria tarifa. Isso torna a tarifa mais cara para os cidadãos que utilizam o serviço. Propomos que esses custos sejam arcados com recursos do orçamento público, garantindo que todos os cidadãos contribuam com a manutenção dos benefícios.

## PLANEJAMENTO DO SERVIÇO

- Definir uma frequência mínima de realização e divulgação de pesquisas relacionadas ao planejamento do serviço de transporte coletivo, incluindo, por exemplo, Pesquisa de Origem e Destino domiciliar, Pesquisa de Embarque e Desembarque, medições de velocidades médias de deslocamento de cada meio de transporte, pesquisas de satisfação dos usuários, entre outras.

## AUMENTO DAS POSSIBILIDADES DE UTILIZAÇÃO DO SERVIÇO

- Comprometer-se a aumentar anualmente 10% da extensão da malha viária utilizada pelo transporte coletivo em Piracicaba.
- Realizar, até 2020, um estudo de demanda de linhas de ônibus da madrugada e criar, até 2021, um projeto de implantação das mesmas.

## INTEGRAÇÃO INTERMODAL

- Instalar bicicletários e estrutura para manutenção dos mesmos em todos os terminais de ônibus até 2023.
- Instalar suporte para bicicleta em metade da frota de ônibus até 2023 e em toda a frota até 2028.
- Implantar a possibilidade de integração tarifária para o embarque em linhas diferentes fora dos terminais.

## ACESSIBILIDADE DA FROTA

- Definir que novos ônibus adquiridos a partir de 2019 tenham requisitos de conforto e acessibilidade: climatização, suspensão a ar, piso baixo para acesso de pessoas com deficiência, motor traseiro ou central, câmbio automático, entre outros.
- Adequação anual para acessibilidade de 10% das calçadas localizadas nos entornos dos abrigos de ônibus, cobrindo a totalidade das mesmas até 2028.

## CAMPANHA CONTRA ASSÉDIO

- Definir e implementar um plano de comunicação para uma campanha permanente contra o assédio de mulheres no transporte coletivo.

## PARADAS DE ÔNIBUS EM PERÍODO NOTURNO

- Criar campanhas de conscientização de que é possível, em quaisquer linhas, a parada de ônibus e descida de passageiros fora dos abrigos no período noturno elevando as condições de segurança das mulheres que utilizam o serviço de transporte coletivo.



## O OBSERVATÓRIO

O Observatório Cidadão de Piracicaba busca instrumentalizar a sociedade para melhor compreensão e participação nos processos decisórios locais e contribuir com o monitoramento, a avaliação e o aprimoramento das políticas públicas do município.

## VALORES

- Incentivo à participação social, à ética e à cidadania;
- Prezar pela transparência dos atos governamentais e por seus próprios atos;
- Apartidarismo em sua atuação, ou seja, suas atividades não possuem nenhum vínculo ou parceria com partidos políticos.

## MISSÃO

Atuar como uma inovadora ferramenta de controle social em prol da transparência pública e da participação social, a fim de contribuir para a criação de uma cidade mais justa, sustentável e democrática.

### Realização



### Projeto



### Parceria



### Apoio

