

# A plataformização da mobilidade urbana no Brasil: uma “solução” que traz muitos problemas

Alvaro A. Comin<sup>1</sup>

A edição mais recente da pesquisa sobre mobilidade urbana no Brasil, realizada pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT, 2024), confirma uma tendência já apontada por estudos anteriores, de substituição crescente dos meios de transporte coletivos pelos meios individuais motorizados, nas cidades brasileiras de médio e grande porte. Em comparação com os resultados da edição anterior, de 2017 (CNT, 2017) (Tabela 1.), o ônibus, que é o principal meio de transporte coletivo, teve sua participação nos deslocamentos totais da população reduzida de 45,2% para 30,9%, praticamente empatando com o uso do automóvel próprio, que subiu de 22,2% para 29,6%. As motos próprias mais que dobraram sua participação, de 5,1% para 10,9%. Os módulos de transporte sobre trilhos (trens urbanos, metrô e VLTs) permaneceram estacionados, somando apenas 6% dos deslocamentos. Finalmente, a grande novidade, o uso dos serviços de aplicativos de transporte de passageiros por automóveis, que era residual em 2017 (1%), cresceu mais de dez vezes, respondendo, atualmente, por 11,1% dos deslocamentos, o que torna essa modalidade de transporte a quarta mais utilizada nas cidades brasileiras.

Tudo somado, os meios coletivos de transporte (ônibus, trens, metrô e VLTs) recuaram de 55,5% para 40% dos deslocamentos; enquanto os meios individuais motorizados (carro e motos próprias, aplicativos, táxis e mototáxis) saltaram de 32,2% para 59,8%; e os meios individuais não-motorizados (a pé e de bicicleta própria) cresceram ligeiramente, de 25,6% para 28,1%<sup>2</sup>.

Essa tendência vem de longe, como apontam Pereira e colaboradores (2021) e não é nada boa para a qualidade de vida nas cidades brasileiras, por várias razões. Enquanto os meios coletivos de transporte (ônibus + trilhos) são responsáveis por 16% das emissões de CO<sub>2</sub>, os meios individuais motorizados (carros + motos) respondem por 70%; e os caminhões pelos restantes 14% (CNT, 2024). O mesmo desequilíbrio se aplica à ocupação do espaço viário, desproporcionalmente dominado pelos carros, o que torna o trânsito mais lento, inclusive para os usuários de ônibus. A oposição entre o carro e o ônibus é também uma oposição entre as classes A/B (mais de 90% possuem automóvel) e D/E (80% dos deslocamentos por ônibus).

Entre 2017 e 2024 (Tabela 2.), a posse do automóvel, praticamente universal entre os membros da classe A, cresceu dez pontos percentuais entre os da classe B e sete pontos percentuais entre os da classe C. Não surpreendentemente, entre as classes C e D/E o que mais cresce é a posse da motocicleta, bem mais acessível do que o carro.

Tabela 1. Meio de Transporte	2017 (%)	2014 (%)	Diferença (2024-2017) (p.p.)
Ônibus (transporte público)	45,2	30,9	-14,3
Carro próprio	22,2	29,6	7,4
A pé	21,5	21,6	0,1
Serviços oferecidos por aplicativos (Uber, Cabify, etc.)	1	11,1	10,1
Moto própria	5,1	10,9	5,8
Bicicleta própria	4,1	6,5	2,4
Carona (carro de terceiros, inclusive serviço de carpooling)	2,5	4,4	1,9
Metrô	4,6	4,2	-0,4
Ônibus/micro-ônibus/van da empresa onde trabalha	1,4	2,6	1,2
Mototáxi (serviço comum)	0,5	1,8	1,3
Táxi	0,9	1,6	0,7
Veículo leve sobre trilhos (VLT)	0	1,4	1,4
Monotrilho	-	0,6	N/A
Transporte clandestino (pirata)	0,3	0,5	0,2
Mototáxi (serviço oferecido por aplicativos - Uber, 99 etc.)	-	0,4	N/A
Trem urbano/metropolitano	1,5	0,1	-1,4
Transporte alternativo legalizado/lotação legalizada	2,6	0,1	-2,5
Ônibus/micro-ônibus/van de transporte escolar	0,2	0,1	-0,1
Outros modos	0,9	-	N/A
NS / NR (Não soube/Não respondeu)	4,9	-	N/A

Fonte: Pesquisa CNT de mobilidade da população urbana, 2017 e 2024.

Tabela 2. Posse de veículo por classe de renda (%)

Classe de renda	Carro (2017)	Moto (2017)	Carro (2024)	Moto (2024)
A	98,9%	26,7%	98,2%	33,3%
B	81,8%	20,9%	91,7%	24,8%
C	40,3%	13,6%	47,2%	21,7%
D/E	7,2%	6,1%	7,4%	11,8%
<b>Total</b>	<b>46,5%</b>	<b>14,4%</b>	<b>51,8%</b>	<b>20,8%</b>

Fonte: Pesquisa CNT de mobilidade da população urbana, 2017 e 2024.

Entre as razões apontadas pelos entrevistados para o abandono do ônibus, destacam-se: a falta de conforto (“ônibus velhos e sempre lotados”); tempo muito longo de espera; poucos itinerários e falta de segurança. Mesmo assim, mais da metade dos entrevistados aceitaria pagar mais caro por um transporte em que pudessem viajar sentados, com ar-condicionado, com horários previsíveis e itinerários mais variados (CNT, 2024).

Pelo lado do acesso aos meios individuais de transporte, Pereira e colaboradores destacam as políticas governamentais de estímulo à indústria automobilística (redução de impostos e expansão do crédito para o consumo), e o aumento do poder aquisitivo da população, especialmente das famílias de renda média e baixa nas regiões Norte e Nordeste.

Ao todo, perto de 60% dos entrevistados na pesquisa CNT deixaram totalmente de usar ou reduziram o uso do ônibus, neste período. Em substituição, 38% passaram a usar o carro próprio (classes B e C), 19% passaram a andar a pé (classes C e D/E, principalmente), 14% adquiriram motos e 18% migraram para os serviços de aplicativos (todas as classes).

Com exceção do andar a pé, os outros meios de locomoção são todos mais custosos para os usuários do que o ônibus, com diferenças que aumentaram ao longo do tempo (Tabela 3.). O custo médio de utilização do carro próprio, em 2017, não chegava a ser o dobro do ônibus; em 2024, custava três vezes mais. O uso da moto era até mais barato do que o ônibus; tornou-se cerca de 10% mais caro. Os aplicativos, embora tenham, em princípio, os mesmos custos do automóvel (excetuando a remuneração do condutor) mantiveram praticamente a distância em relação ao ônibus e tornaram-se muito mais competitivos frente ao carro próprio: em 2017, o custo médio de uso dos aplicativos era cerca de 50% maior do que o uso do carro; em 2024, ficaram dez por cento mais baratos. Há boas razões para suspeitar que essa performance dos aplicativos, em termos de custos para os usuários, tenha pouco a ver com a eficiência intrínseca do negócio ou com ampliação da escala de operações, e muito a ver com a redução na remuneração dos condutores, como veremos.

Tabela 3. Custo Médio Diário por Meio de Transporte (R\$)

Meio de Transporte	Custo Médio Diário, em valores nominais		
	2017	2014	Variação
Táxi	R\$ 28,02	R\$ 45,69	63,1%
Carro próprio (Automóvel)	R\$ 11,71	R\$ 29,91	155,4%
Serviços por aplicativo (Uber, Cabify, etc.)	R\$ 17,91	R\$ 26,77	49,5%
Mototáxi	R\$ 17,91	R\$ 12,42	-8,7%
Moto própria	R\$ 4,06	R\$ 10,79	165,8%
Transporte alternativo legalizado/lotação legalizada (van/kombi/perua)	R\$ 5,30	R\$ 10,17	91,9%
Ônibus	R\$ 6,84	R\$ 9,75	42,5%
Trem urbano/metropolitano	R\$ 5,74	R\$ 9,55	66,4%
Metrô	R\$ 6,33	R\$ 8,79	38,9%
Transporte clandestino (pirata)	R\$ 4,32	R\$ 8,30	92,1%
VLT (Veículo Leve sobre Trilhos)	R\$ 6,40	R\$ 7,65	19,5%
<b>Média</b>	<b>R\$ 10,02</b>	<b>R\$ 16,34</b>	<b>63,1%</b>

Fonte: Pesquisa CNT de mobilidade da população urbana, 2017 e 2024.

O fato é que, em um curto espaço de tempo os aplicativos se tornaram parte da infraestrutura de mobilidade urbana no Brasil. A falta de investimentos em transportes públicos, que cria a carência dos serviços, combinada com a escassez de boas oportunidades de trabalho, produz as condições para a rápida expansão dos serviços de aplicativos. E estes, agora, parecem resolver dois grandes problemas ao mesmo tempo, exclusivamente através do mercado, sem exigir nada dos poderes públicos - exceto que se omitam, como tem sido o caso no Brasil. Comparado com os serviços de ônibus de baixa qualidade, eles são infinitamente mais confortáveis, rápidos e flexíveis, justificando o custo adicional, que cabe exclusivamente ao consumidor. E geram um grande número de ocupações, ajudando a reduzir o desemprego. Essa solução para a falta de investimentos em transportes coletivos é tão vantajosa, do ponto de vista dos gestores públicos, que pode facilmente se tornar um estímulo para investirem ainda menos nos transportes coletivos.

Mas será essa uma solução sustentável para a mobilidade urbana, mesmo abstraindo os seus efeitos negativos sobre a qualidade do ar, o aumento dos congestionamentos e o custo mais elevado em relação aos transportes públicos? Provavelmente não, mas tem grande potencial para gerar muitos novos problemas.

Em primeiro lugar, cumpre destacar a absoluta falta de informações públicas e confiáveis sobre essa modalidade de transporte, ao contrário do que se passa com todas as outras. As empresas-aplicativo não são obrigadas a publicizar nem mesmo informações básicas sobre o número de pessoas trabalhando ou utilizando os serviços, o número e a duração das viagens

realizadas, a forma como as tarifas são repartidas entre a empresa e os condutores, as condições dos veículos, ou notificações de acidentes. A ausência de informações como estas, aliás, é um obstáculo considerável - e até aqui não enfrentado - no caminho da justiça do trabalho e das iniciativas de regulamentação dos serviços. É impossível regular o que não se conhece, portanto, qualquer iniciativa de regulação deve começar por impor transparência a esses negócios, como se faz com todos os outros.

Até que isso se faça, resta-nos garimpar entre os fragmentos de informações disponíveis para entender um pouco melhor a natureza desse negócio. Segundo levantamento feito pela Mobile Time/Opinion Box, em 2023, junto a uma amostra nacional de usuários de smartphones, 83% dos entrevistados já haviam utilizado aplicativos de transporte pelo menos uma vez na vida, 74% delas no último mês. Desse total, três quartos declararam utilizar os serviços da empresa Uber. Como é comum no reino das plataformas digitais, esse setor é altamente concentrado e, no Brasil, a Uber parece exercer um domínio quase monopolístico<sup>3</sup>.

Sobre o tamanho da Uber, a informação mais recente disponível veio a público em fevereiro de 2025, por meio de uma declaração pública de seu CEO, Dara Khosrowshahi, segundo a qual o Brasil é o país que registra o maior número de viagens e de motoristas da Uber no mundo, com 1,4 milhão de trabalhadores cadastrados, acrescentando que “seis entre as dez principais cidades em número de viagens estão no Brasil”<sup>4</sup>.

A despeito do aparente sucesso no Brasil, a Uber não é famosa por gerar lucros. Hubert Horan, economista especializado no setor de transportes, escreveu uma série de artigos, entre 2017 e 2022, examinando o modelo de negócios da empresa, seus balanços e suas estratégias para impedir que regulamentações contrárias aos seus interesses se materializassem. Ele destaca que nos 13 anos de existência da empresa, entre 2009 e 2022, ela já havia perdido 31 bilhões de dólares (Horan e Kaminska, 2022). Tãmanha retaguarda financeira, observa, opera como uma forma de subsídio às suas atividades, conferindo-lhe condições artificialmente privilegiadas para concorrer com as tradicionais empresas de táxi, instalando-se rapidamente no maior número possível de cidades. Esse dinheiro também alimenta campanhas publicitárias enganosas e atividades menos do que legítimas de *lobby* político, como se veio a saber em detalhes por meio das informações vazadas por um ex-lobista da empresa na Europa, publicadas pelo jornal *The Guardian*, em um escândalo que ficou conhecido como “Uber files”<sup>5</sup>.

Segundo Horan (2019), o modelo da Uber é menos eficiente do que o das companhias de táxi, porque os custos de aquisição, seguro e manutenção dos automóveis estão distribuídos por motoristas individuais, enquanto as

companhias possuem centenas de automóveis, o que reduz muito esses custos. Ou seja, a Uber não arca com os custos relativos aos automóveis, mas também não tem como reduzi-los e eles têm que ser repassados aos motoristas, de uma forma ou de outra. Ironicamente, é lá onde todos acreditam que esteja o grande pulo-do-gato desse negócio (transferir para os trabalhadores os custos fixos da operação), que se encontra uma de suas maiores fragilidades.

Por outro lado, ao contrário das *big-techs* (Amazon, Google, Meta etc.), que possuem imensos investimentos em custos fixos, como laboratórios e data centers, mas custos próximos de zero para expandir o alcance de suas operações - beneficiando-se assim de ganhos de escala -, a Uber possui custos fixos relativamente baixos, porém enfrenta custos elevados para se instalar em cada nova cidade ou país. Além disso, e talvez essa seja a sua maior fragilidade, a empresa, desde o seu *debut* em São Francisco, em 2009, acumula um pesado histórico de processos judiciais, tanto de natureza trabalhista quanto concorrencial, nos EUA e em quase todos os lugares onde atua. Na Europa, a empresa tem recebido tratamento duro das autoridades e mal consegue atuar na maioria dos países. No Brasil, há milhares de processos na Justiça do Trabalho envolvendo a Uber.

Dado que a empresa não tem como aumentar a eficiência nem reduzir os custos dos meios de trabalho (o automóvel), para manter preços competitivos e aumentar seus próprios ganhos ela não tem outro recurso senão o rebaixamento da parcela das tarifas pagas pelos usuários que é destinada a remunerar os trabalhadores, depois de descontados seus custos de operação.

Pois eis que nos últimos dois anos (2023 e 2024), a empresa finalmente saiu do vermelho em termos operacionais. Uma das explicações foi a introdução, em 2023, de um novo modelo de cálculo dos preços que, segundo um grupo de pesquisadores da universidade de Oxford, que analisou informações sobre 1,5 milhão de corridas entre 2016 e 2024, no Reino Unido, elevou as tarifas para os usuários, ao mesmo tempo em que reduziu os repasses para os condutores<sup>6</sup>. No período, a tarifa média cobrada dos usuários do serviço aumentou mais de 30%, enquanto a remuneração média dos motoristas foi reduzida em cerca de 14%, caindo abaixo do salário-mínimo. A parcela das tarifas que a Uber reserva para si, que era em média de 25%, subiu para 29%, chegando a mais de 50% em muitas corridas. Com isso, os ganhos da empresa cresceram quase 40%.

Como no Brasil os táxis são predominantemente um negócio de autônomos é possível que a estrutura de custos dos serviços oferecidos pela Uber seja mais semelhante à destes. Mas como as tarifas da modalidade UberX

são muito menores que as dos táxis, mesmo arrochando os ganhos dos motoristas, a margem para lucros não parece ser muito grande. E a estratégia da empresa para o Brasil, segundo seu CEO, é oferecer serviços ainda mais baratos, investindo agora no transporte por motos, já operando em cidades como Rio de Janeiro e Salvador.

Por tudo isso, a ideia de que negócios como este possam ser a fonte de empregos decentes e razoavelmente bem remunerados, desde que aplicadas as leis trabalhistas previstas na CLT, soa pouco realista. O STF, já empenhado em sepultar a CLT, parece ter entendido isso ao sinalizar que as plataformas podem fazer o que bem entenderem em matéria de relações trabalhistas, obliterando, para tanto, as prerrogativas da Justiça do Trabalho. Sobre a necessidade de regulamentar e tornar mais transparentes esses negócios, nenhuma palavra.

Não tendo sido seriamente contrariadas, a Uber e suas concorrentes puderam implantar com muita liberdade seu modelo de negócios, ocupando os espaços deixados pelas múltiplas carências nos sistemas de transporte coletivo e valendo-se de um mercado de trabalho com remunerações baixas e uma força de trabalho habituada a relações informais de contratação. Hoje, os serviços que elas oferecem já se tornaram parte importante ou mesmo indispensável da vida cotidiana de dezenas de milhões de brasileiros, como meio de deslocamento ou como fonte de renda. Tal como as redes sociais, que o STF se empenha em regulamentar, os aplicativos de transporte de passageiros também se tornaram infraestruturas, com amplo impacto social, dominadas por um número muito pequeno de empresas, atuando sob regras que elas próprias inventam. É sob esta perspectiva, em primeiro lugar, que o modelo de negócios dessas empresas precisa ser tratado.

A tendência de substituição dos meios de transporte coletivos pelos individuais motorizados é por si só negativa: mais poluição, mais congestionamentos, mais acidentes e maiores custos para os usuários. Além disso, uma parte crescente da mobilidade urbana passa a ser controlada por um único ator privado, estrangeiro, que não é regulamentado e muito menos fiscalizado. Uma empresa que se define como de “alta tecnologia”, mas cujos lucros dependem exclusivamente do rebaixamento constate da qualidade dos serviços e da remuneração dos seus “parceiros”. E que, mesmo assim, pode desaparecer de uma hora para outra, se mudarem os humores de seus investidores.

A plataformização da mobilidade urbana não é a solução e sim o sintoma do problema, que é a falta de investimentos para a expansão e melhoria significativa dos meios coletivos de transporte. Pela sua flexibilidade, os aplicativos podem cumprir funções importantes de mobilidade, atendendo a

públicos específicos, como idosos, pessoas com deficiência física e turistas, oferecendo uma alternativa para as pessoas que circulam à noite, quando os ônibus são menos frequentes, ou cobrindo áreas mais isoladas das cidades. Naturalmente, essa função coadjuvante jamais atrairia o interesse de empresas como a Uber, felizmente. Mas uma vez afastada a necessidade de gerar lucros para os investidores de Wall Street, que não andam de ônibus, esses serviços talvez possam ser uma fonte decente de geração de renda, sendo organizados sob a forma de cooperativas ou arranjos alternativos, devidamente regulamentados e atuando sob a coordenação e a fiscalização dos governos municipais.

## Referências:

- CNT, 2024. “Pesquisa CNT de mobilidade da população urbana, 2024”. Confederação Nacional do Transporte – CNT, Brasília, 2024; (ISBN 978-85-68865-21-7). A amostra da pesquisa corresponde à população dos 319 municípios brasileiros com mais de 100 mil habitantes, que somam 115,6 milhões de pessoas (56,9% da população brasileira). (acessível em: <https://cnt.org.br/documento/a7b963d2-4f4c-4072-a4ba-6e0607ae7bfa>)
- “Pesquisa CNT de mobilidade da população urbana, 2017”. Confederação Nacional do Transporte – CNT, Brasília, 2017; (ISBN 978-85-66881-10-3) (acessível em: <https://cnt.org.br/mobilidade-populacao-urbana>). A amostra da pesquisa corresponde à população dos 309 municípios brasileiros com mais de 100 mil habitantes, que somam 116.140.693 pessoas (56,3% da população brasileira).
- Pereira, R H. M., L. Warwar, J. Parga, J. Bazzo, C. K. Braga, D. Herszenhut, e M. Saraiva. 2021. “Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil I: o uso do transporte coletivo e individual”. Texto para Discussão 2673, IPEA, Brasília (agosto): 1–51.
- Horan, Hubert, e Izabella Kaminska. 2022. “Spotlight on: The ‘Uber Files’”. The Blind Spot, julho. <https://the-blindspot.com/spotlight-on-the-uber-files/>.
- Horan, Hubert. 2019. “Uber’s Path of Destruction”. American Affairs, Summer de 2019.

---

1 Professor do Departamento de sociologia da USP, membro do Centro de Inteligência Artificial da USP (C4AI), pesquisador do Centro de Ciência de Dados para Estatísticas Públicas – CCDEP e do CCI/Cebrap.

2 Cerca de 25% das pessoas usam mais de um meio de transporte para se deslocar cotidianamente, por isso as porcentagens nesse item superam os 100%.

3 “Panorama Mobile Time/Opinion Box – Pagamentos móveis e comércio móvel no Brasil, 2023”. A pesquisa entrevistou 2.112 brasileiros que acessam a Internet e possuem smartphone, com estratificação por gênero, idade, renda mensal e distribuição geográfica. Disponível em: <https://www.mobiletime.com.br/pesquisas/comercio-movel-no-brasil-abril-de-2023/>.

4 “Brasil é o país com mais motoristas de Uber no mundo: 1,4 milhão de cadastrados”. Matéria de Júlia Moura, no jornal Valor Econômico, 27/02/2025.

5 “Embrace the chaos: a history of Uber’s rapid expansion and fall from favour”, The Guardian, 15/07/2022, <https://www.theguardian.com/news/2022/jul/15/embrace-the-chaos-a-history-of-ubers-rapid-expansion-and-fall-from-favour/>.

6 “How Uber Became A Cash-Generating Machine”, by Len Sherman, Jun, 2025. Medium. Acessado em 05/08/2025. <https://len-sherman.medium.com/how-uber-became-a-cash-generating-machine-ef78e7a97230>.