

ECONOMIA COLABORATIVA E MOBILIDADE SUSTENTÁVEL: O IMPACTO DOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE COMPARTILHADO EM SÃO PAULO

Alice de Oliveira Soares¹

Silvestre Calero Leite¹

Samáris Ramiro Pereira²

RESUMO: Este estudo analisa o impacto dos aplicativos de transporte compartilhado na mobilidade urbana da Região Metropolitana de São Paulo, destacando suas contribuições para a economia colaborativa e para a sustentabilidade ambiental. O objetivo é compreender como esses serviços influenciam os hábitos de deslocamento e a percepção dos usuários sobre práticas colaborativas e sustentáveis. A pesquisa combinou revisão bibliográfica e pesquisa de campo, por meio de questionário aplicado a 94 participantes, a fim de identificar padrões de uso, motivações e opiniões em relação a esses serviços. Os resultados apontam que os aplicativos são amplamente utilizados, sobretudo pela praticidade e pela redução do tempo de deslocamento, mas ainda são percebidos mais como alternativas complementares do que como soluções efetivas de sustentabilidade. Verificou-se também que o conhecimento sobre economia colaborativa é limitado, o que evidencia a necessidade de ampliar a conscientização sobre o tema e de integrar políticas públicas que incentivem o uso compartilhado de veículos e tecnologias menos poluentes. Conclui-se que os aplicativos de transporte têm potencial para contribuir com a mobilidade urbana sustentável, desde que articulados a ações educativas e estratégias de governança integradas.

Palavras-chave: mobilidade urbana; transporte por aplicativo; sustentabilidade; economia colaborativa.

1. Introdução

O avanço das tecnologias digitais e o surgimento de soluções baseadas na economia colaborativa têm transformado significativamente os modos de deslocamento urbano nas grandes cidades. Em metrópoles como São Paulo, aplicativos como Uber, BlaBlaCar e 99 configuram-se como alternativas ao modelo tradicional de mobilidade, promovendo o uso mais eficiente dos automóveis, a redução de veículos em circulação e possíveis ganhos ambientais. Segundo Sahebdel et al. (2024), esses serviços têm o potencial de substituir veículos particulares, diminuindo o número de carros nas ruas e as emissões de carbono associadas. A adoção crescente do ridesharing também favorece o uso de algoritmos de atribuição de viagens conscientes das emissões e de veículos elétricos, que, ainda em pequena proporção, melhoram substancialmente o desempenho ambiental.

¹ Graduando(a) do curso de Gestão Empresarial – EaD. Fatec São Paulo

² Professora Orientadora do Curso de Gestão Empresarial – EaD. Fatec São Paulo

A economia compartilhada consolida-se como solução promissora para os desafios da mobilidade urbana, especialmente por meio de aplicativos de carona solidária que incentivam o uso racional dos veículos. Conforme Lacerda (2023, p. 5), “a economia compartilhada é um dos dez elementos que revolucionaram o mundo e suas relações, acompanhando a tendência crescente acerca da responsabilidade ambiental, através do consumo sustentável e redução da poluição”. O crescimento de plataformas como o BlaBlaCar reforça esse movimento ao viabilizar a mobilidade sustentável por meio do compartilhamento de viagens e da consequente diminuição de carros em circulação.

Entretanto, os benefícios ambientais não são automáticos. Meshulam et al. (2024) destacam que seus efeitos dependem do tipo de recurso compartilhado, das operações logísticas e das mudanças no comportamento dos usuários. Enquanto o compartilhamento de bens pode gerar ganhos ambientais, modais como scooters elétricas e serviços sob demanda podem causar impactos negativos quando não reduzem efetivamente a frota ou as emissões totais. Assim, políticas públicas e estratégias complementares tornam-se essenciais. Para Hong e Liu (2022), “a oferta de serviços de caronas compartilhadas verdes pode reduzir significativamente os impactos ambientais negativos quando integrada a estratégias de precificação adequadas” (p. 1). Na mesma linha, Naumov e Keith (2023) afirmam que a precificação eficaz em serviços de carona compartilhada potencializa benefícios econômicos e ambientais.

Outro aspecto relevante é o mecanismo de conexão entre oferta e demanda em tempo real. Feng, Kong e Wang (2024) observam que “a chamada por aplicativo pode ser mais eficiente em termos de tempo de espera médio quando a intensidade do tráfego é baixa ou alta, enquanto o mecanismo sem chamada pode ser mais eficiente em situações intermediárias e quando a densidade de veículos é baixa” (p. 4). Esse tipo de análise demonstra como ajustes técnicos influenciam tanto a experiência do usuário quanto o desempenho ambiental.

Na realidade brasileira, especialmente na Região Metropolitana de São Paulo, marcada por tráfego intenso e altos níveis de poluição, torna-se urgente adotar soluções que unam inovação tecnológica, inclusão social e responsabilidade ambiental. Assim, a questão central que orienta esta pesquisa é: como os aplicativos de transporte compartilhado contribuem para a promoção da sustentabilidade urbana e o fortalecimento da economia colaborativa em São Paulo? A resposta a essa pergunta permitirá dimensionar o impacto dessas soluções no cotidiano dos usuários e refletir sobre seu potencial transformador no planejamento urbano e na governança das cidades.

Este estudo tem como objetivo geral identificar e descrever os impactos dos aplicativos de transporte compartilhado na Região Metropolitana de São Paulo, avaliando sua contribuição

para a redução do congestionamento viário, das emissões de poluentes atmosféricos e para o fortalecimento da economia colaborativa. Como objetivos específicos, busca-se analisar como esses serviços se articulam com a infraestrutura urbana e com ações governamentais, de modo a identificar sinergias que ampliem seus efeitos positivos na mobilidade sustentável; além de levantar e interpretar as percepções dos usuários quanto à frequência de uso, motivações e impactos percebidos na qualidade de vida urbana.

Essas análises articulam-se aos princípios da economia colaborativa e aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Agenda 2030 da ONU, especialmente os ODS 11 (Cidades e Comunidades Sustentáveis) e 13 (Ação Contra a Mudança Global do Clima). O ODS 11 enfatiza a necessidade de políticas urbanas inclusivas e sustentáveis que priorizem transporte eficiente e acesso a serviços básicos. Contudo, apenas metade da população urbana mundial dispõe de transporte público conveniente, o que reforça a urgência de soluções acessíveis (UNITED NATIONS, 2023, p. 36).

Dessa forma, o estudo busca contribuir para o debate sobre mobilidade urbana sustentável e economia colaborativa, evidenciando o papel dos aplicativos de transporte compartilhado como instrumentos de transformação social, ambiental e tecnológica nas grandes cidades.

2. Referencial Teórico

A economia colaborativa tem promovido transformações relevantes na mobilidade urbana, ao introduzir soluções digitais que otimizam o uso de veículos, reduzem custos e ampliam o acesso ao transporte. Serviços como Uber, BlaBlaCar e 99 representam essa transformação ao oferecerem alternativas de deslocamento mais versáteis, conectadas e com potencial para reduzir os impactos ambientais.

Além dos benefícios evidentes na mobilidade urbana, as plataformas de transporte compartilhado também apresentam diferentes configurações tecnológicas e modelos de serviço que influenciam sua eficácia e impactos sociais. Bhappu, Lempiälä e Yeo (2022, p. 320) destacam que “essas *ridesharing platforms* são únicos sistemas de serviço com diferentes designs para facilitar interações de serviço *peer-to-peer*, refletidos em seus recursos tecnológicos, afordanças e limitações”. Essa diferenciação tecnológica pode determinar, por exemplo, o grau de dependência dos motoristas à plataforma, a qualidade dos dados gerados e o potencial para a adoção de modelos de negócios mais sustentáveis, incluindo a integração com políticas públicas e planejamento urbano. Dessa forma, a evolução das plataformas deve

considerar não apenas aspectos econômicos e tecnológicos, mas também os efeitos sociais e ambientais.

Por outro lado, embora a mobilidade compartilhada represente uma promessa de sustentabilidade urbana, sua implementação enfrenta desafios complexos. Guyader, Friman e Olsson (2021) observam que o desenvolvimento desses serviços demanda colaboração efetiva entre autoridades governamentais, provedores de mobilidade e demais atores envolvidos, ressaltando que “as expectativas para a Mobilidade como Serviço (MaaS) nem sempre se alinham com a experiência do usuário, o que pode comprometer a aceitação e o sucesso dessas soluções” (p. 12). Essa observação evidencia que, para que a economia colaborativa tenha um impacto efetivo nas cidades, é necessário considerar tanto os aspectos tecnológicos quanto as condições institucionais e sociais que influenciam como essas plataformas são utilizadas e percebidas pela população.

Nesse contexto, é fundamental compreender como os diferentes modelos de transporte compartilhado operam na prática e quais impactos geram em termos de mobilidade urbana. A seguir, são apresentados os principais modelos de funcionamento e impactos das plataformas de transporte compartilhado, com base em estudos recentes.

2.1. Uber

A Uber é uma plataforma de transporte compartilhado baseada em aplicativo móvel que conecta passageiros a motoristas parceiros mediante solicitação em tempo real. Segundo Ward *et al.* (2021), o serviço de *ridesourcing* “permite que indivíduos possam solicitar viagens de forma rápida e conveniente por meio de um aplicativo” (p. 1). O funcionamento do Uber envolve o uso de tecnologia para facilitar a comunicação entre usuário e motorista, otimizando o deslocamento e promovendo uma forma de transporte alternativo ao carro particular, muitas vezes promovendo o compartilhamento de viagens (*ridesharing*). Além disso, o sistema de *pooling* permite que múltiplos passageiros com rotas semelhantes compartilhem o mesmo veículo, contribuindo para a redução do impacto ambiental e do congestionamento urbano. Esse modelo de transporte tem potencial de promover maior eficiência na mobilidade urbana, embora também gere externalidades relacionadas ao aumento do deslocamento e do uso de veículos, como destacado por Ward *et al.* (2021).

2.2. BlaBlaCar

O BlaBlaCar é uma plataforma digital que promove o transporte compartilhado por meio do *carpooling*, conectando motoristas que possuem vagas em seus veículos a passageiros que

buscam realizar viagens em rotas semelhantes. Fundado em 2006, o aplicativo possibilita a otimização do uso dos carros já em circulação, proporcionando uma alternativa econômica, ecológica e socialmente conectada para a mobilidade. Segundo o relatório de desempenho extra financeiro de 2022, “ao permitir que usuários compartilhem assentos vazios em seus carros em viagens já planejadas, o BlaBlaCar torna disponível um vasto inventário de trajetos anteriormente subutilizados, evitando emissões de CO₂ e fortalecendo conexões humanas” (BlaBlaCar, 2023, p. 4). O funcionamento do transporte compartilhado na plataforma baseia-se em um modelo de economia colaborativa, no qual o custo da viagem é dividido entre motorista e passageiros, sem fins lucrativos por parte dos motoristas, garantindo acessibilidade e sustentabilidade ambiental (BlaBlaCar, 2023, p. 11). Além disso, a plataforma emprega algoritmos sofisticados que otimizam a ocupação dos veículos, contribuindo para a diminuição das emissões poluentes e do tráfego nas áreas urbanas (BlaBlaCar, 2023, p. 23)

2.3. Aplicativo 99

O aplicativo 99 é uma plataforma digital que oferece serviços de transporte sob demanda, conectando passageiros a motoristas por meio de um sistema móvel intuitivo e dinâmico. O passageiro faz a solicitação indicando o ponto de partida e o local de chegada, e o sistema localiza motoristas próximos para realizar o atendimento. O pagamento é realizado diretamente pelo aplicativo, proporcionando maior segurança e praticidade para ambas as partes. Além do serviço individual, o 99 também disponibiliza corridas compartilhadas, nas quais passageiros com trajetos semelhantes dividem o mesmo veículo, o que promove redução de custos e maior eficiência na ocupação dos automóveis. As rotas são ajustadas conforme a demanda em tempo real, configurando um modelo flexível que se diferencia do transporte público tradicional de rotas fixas. Essa modalidade de transporte compartilhado contribui para a otimização dos recursos e pode ajudar a diminuir o trânsito e as emissões urbanas. O funcionamento do 99 exemplifica as transformações da mobilidade urbana contemporânea, especialmente sob o conceito de mobilidade como serviço (MaaS), que integra tecnologia e transporte público e privado para atender às variadas necessidades dos usuários. Aplicativos como o 99 facilitam a mobilidade urbana principalmente em ambientes onde o sistema de transporte público apresenta limitações, ao mesmo tempo em que geram desafios regulatórios e promovem sinergias entre serviços públicos e privados. Portanto, a integração dessas modalidades inovadoras é relevante para o planejamento urbano sustentável e inclusivo no Brasil (WARWAR; PEREIRA, 2022).

3. Material e Métodos

Este estudo adotou uma abordagem tanto qualitativa quanto quantitativa, estruturada em duas frentes metodológicas complementares. A primeira consistiu em uma pesquisa bibliográfica, com revisão de literatura nacional e internacional sobre economia colaborativa, mobilidade urbana sustentável e plataformas digitais de transporte. Essa revisão foi fundamentada em artigos científicos, dissertações, documentos oficiais e relatórios produzidos por órgãos governamentais e organizações internacionais, com ênfase em publicações dos últimos cinco anos, seguindo procedimentos sistemáticos de busca e análise que “buscam consolidar todas as provas concretas alinhadas com critérios de elegibilidade previamente definidos, empregando métodos explícitos e sistemáticos, cuidadosamente selecionados para minimizar viés, garantindo assim resultados mais confiáveis” (PIERRE JUNIOR et al., 2024, p. 66).

A segunda frente metodológica correspondeu à pesquisa de campo, realizada por meio da aplicação de um questionário estruturado, elaborado no *Google Forms*, conforme apresentado no Anexo A – Formulário de Pesquisa. O instrumento teve caráter anônimo e buscou compreender a percepção de moradores da Região Metropolitana de São Paulo sobre o uso de aplicativos de transporte compartilhado, explorando sua relação com práticas sustentáveis e colaborativas, bem como a frequência com que esses serviços foram utilizados como alternativa ao transporte tradicional.

Por fim, a análise dos dados coletados foi conduzida de forma descritiva, com o auxílio de gráficos e categorização temática. Essa abordagem permitiu identificar padrões de comportamento e opiniões relevantes, contribuindo para a discussão e aprofundamento dos objetivos propostos neste estudo.

4. Resultados e Discussão

Os resultados a seguir refletem a análise descritiva dos dados coletados por meio do questionário estruturado aplicado na pesquisa de campo (ver Anexo A), direcionada a moradores da Região Metropolitana de São Paulo, que obteve a participação total de 94 pessoas.

A investigação buscou identificar padrões de uso, motivações e percepções em relação aos aplicativos de transporte compartilhado, bem como avaliar o conhecimento dos participantes sobre economia colaborativa e sustentabilidade.

A apresentação dos resultados está organizada em categorias temáticas, perfil dos respondentes, padrões de uso, motivações, percepção sobre sustentabilidade, conhecimento sobre economia colaborativa e sugestões/críticas, permitindo uma compreensão detalhada das práticas e opiniões que fundamentam a discussão subsequente.

4.1. Perfil dos Respondentes

Na Tabela 1, observa-se o perfil dos 94 participantes da pesquisa de campo. A maioria reside na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), representando 76,6%. A faixa etária predominante situa-se entre 18 e 24 anos (54,3%), concentrando-se o público em idade economicamente ativa e, portanto, mais exposto às demandas de deslocamento urbano, com uma predominância no gênero feminino 62,8% dos respondentes, enquanto o masculino correspondeu a 35,1%.

Tabela 1 - Perfil dos participantes da pesquisa

Variável	Categoria	% de respondentes
Local de residência	Região Metropolitana de SP	76,6%
	Fora da RMSP	23,4%
Faixa etária	Menos de 18 anos	4,3%
	18 a 24 anos	54,3%
	25 a 34 anos	24,5%
	35 a 44 anos	8,5%
	45 a 59 anos	7,4%
	60 anos ou mais	1,1%
Gênero	Feminino	62,8%
	Masculino	35,1%
	Prefiro não dizer	2,1%

Fonte: Elaborado pelos autores (2025)

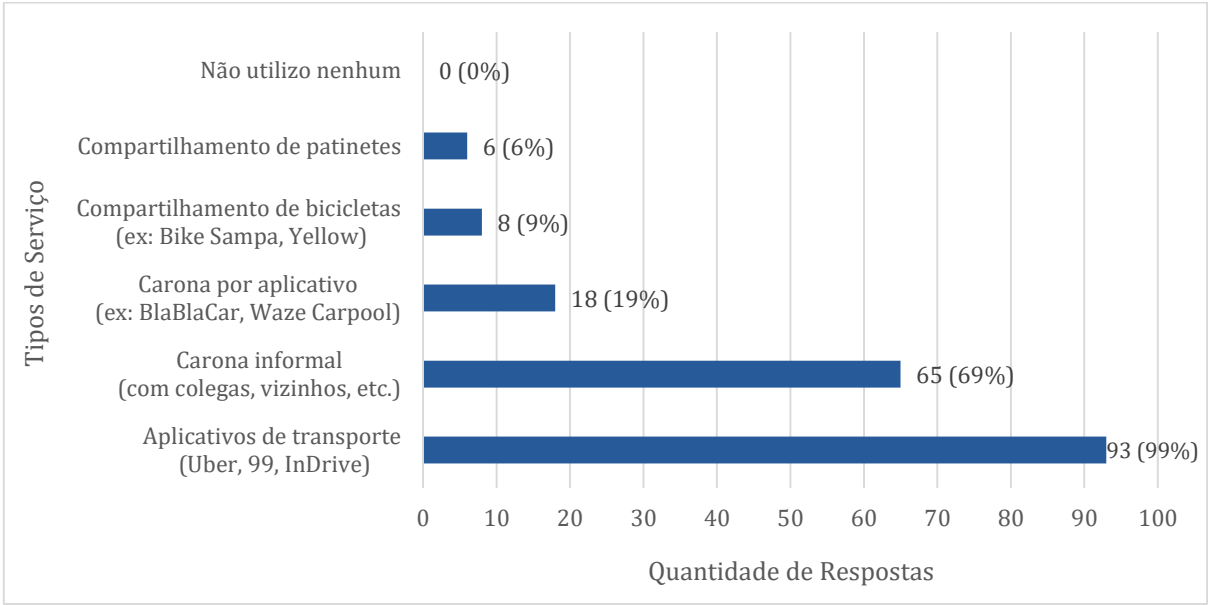
Esse perfil confirma a centralidade dos jovens e adultos no uso de soluções digitais de mobilidade e os transforma em agentes de adesão a hábitos mais sustentáveis e colaborativos, conforme apontado por Bhappu, Lempiälä e Yeo (2022), que destacam a familiaridade tecnológica e a busca por praticidade como elementos que favorecem a participação em serviços baseados em economia colaborativa.

4.2. Padrões de Uso dos Aplicativos

A Figura 1 apresenta a distribuição dos serviços de transporte compartilhado já utilizados pelos respondentes. Os resultados evidenciam ampla adesão a aplicativos de

transporte: 99% já utilizaram plataformas como Uber, 99 ou InDrive, consolidando essas modalidades como parte integrante da mobilidade urbana paulistana.

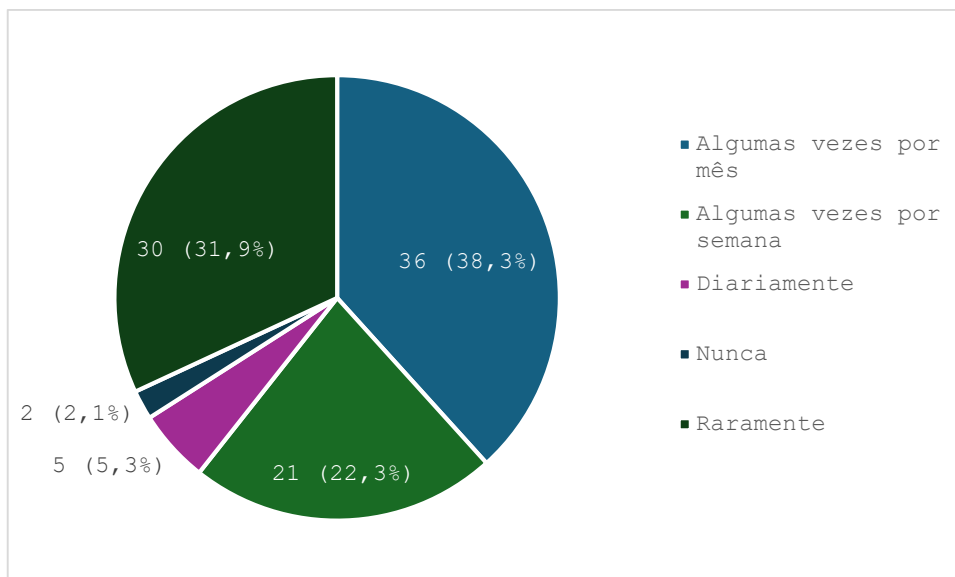
Figura 1 – Serviços de transporte compartilhado já utilizados pelos participantes



Fonte: Elaborado pelos autores (2025)

A Figura 2 demonstra que a maioria dos respondentes utiliza aplicativos de transporte de forma esporádica: 38,3% afirmaram recorrer a eles algumas vezes por mês e outros 31,9% relataram uso raro. Em contrapartida, 22,3% declararam utilizar os serviços algumas vezes por semana, enquanto apenas 5,3% relataram uso diário e 2,1% nunca utilizaram.

Figura 2 – Frequência de uso dos aplicativos de transporte compartilhado



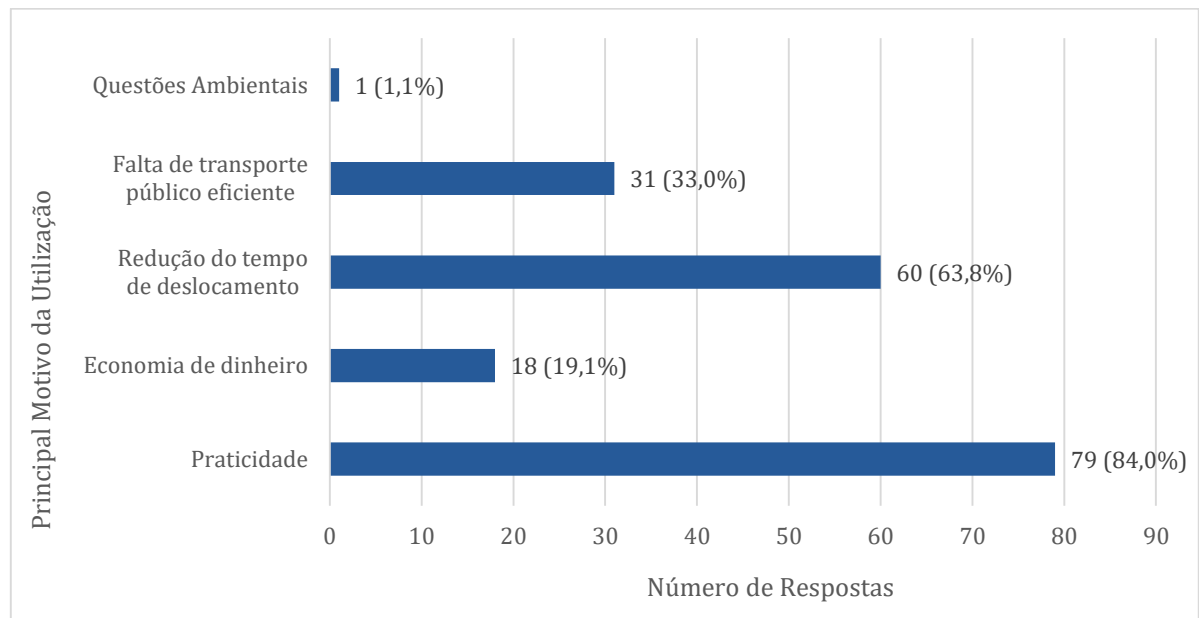
Fonte: Elaborado pelos autores (2025)

Esses resultados indicam que, embora a penetração dos aplicativos seja ampla, seu uso intensivo é restrito a uma parcela menor dos participantes. Isso sugere que, para muitos usuários, os aplicativos funcionam como solução complementar ou alternativa pontual ao transporte tradicional, em vez de substituí-lo por completo, dinâmica que corrobora a análise de Guyader, Friman e Olsson (2021) sobre a coexistência entre modais e a dificuldade de consolidar o transporte compartilhado como hábito cotidiano.

4.3. Motivações para o Uso

Conforme mostra a Figura 3, os principais fatores que levam os usuários a utilizarem aplicativos de transporte são a praticidade (84%) e a redução do tempo de deslocamento (63,8%). Além disso, uma parcela significativa dos respondentes (33%) aponta a falta de transporte público eficiente como motivo relevante para a adoção desse tipo de serviço. A economia financeira (19,1%), embora presente, aparece em segundo plano, o que evidencia que as escolhas dos usuários estão mais relacionadas à busca por conforto, agilidade e eficiência.

Figura 3 – Motivos para utilização dos aplicativos de transporte



Fonte: Elaborado pelos autores (2025)

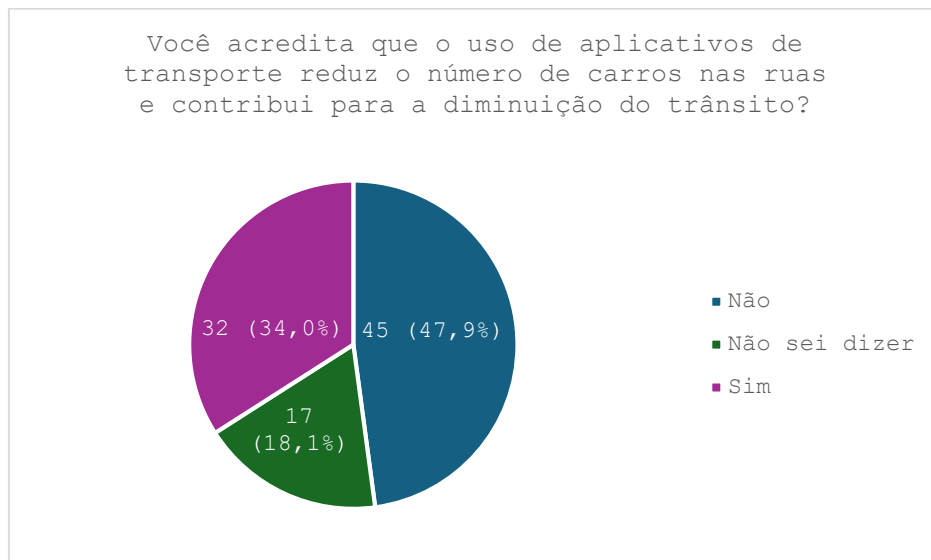
Os resultados indicam uma percepção crítica em relação à qualidade e à sobrecarga do transporte público, que vem se tornando menos atraente, sobretudo entre os jovens adultos. Esse grupo tende a buscar alternativas mais flexíveis e personalizadas, o que explica a adesão crescente aos serviços de transporte por aplicativo.

De acordo com Warwar e Pereira (2021), fatores como praticidade e flexibilidade são determinantes para o uso dessas plataformas, especialmente nas grandes metrópoles brasileiras. A análise dos autores reforça que a busca por conveniência e autonomia frequentemente supera as motivações econômicas, o que se confirma neste estudo.

4.4. Percepções sobre Sustentabilidade

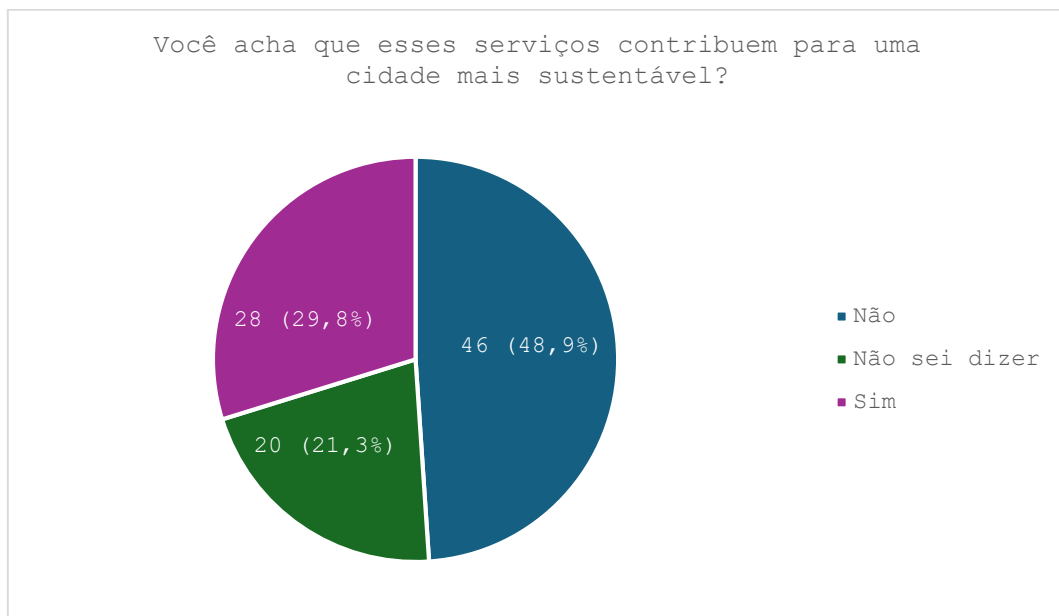
Os dados apresentados na Figura 4 mostram que apenas 34% acreditam que esses serviços reduzem o número de carros nas ruas e o congestionamento, enquanto 47,9% discordam e 18,1% não souberam opinar. Situação semelhante ocorre na Figura 5, quando os participantes foram questionados sobre a contribuição dos aplicativos para uma cidade mais sustentável: apenas 29,8% responderam afirmativamente, ao passo que 48,9% responderam não e 21,3% não souberam opinar.

Figura 4 – Percepção sobre a redução de carros e trânsito por meio dos aplicativos



Fonte: Elaborado pelos autores (2025)

Figura 5 – Percepção sobre a contribuição dos aplicativos para uma cidade sustentável



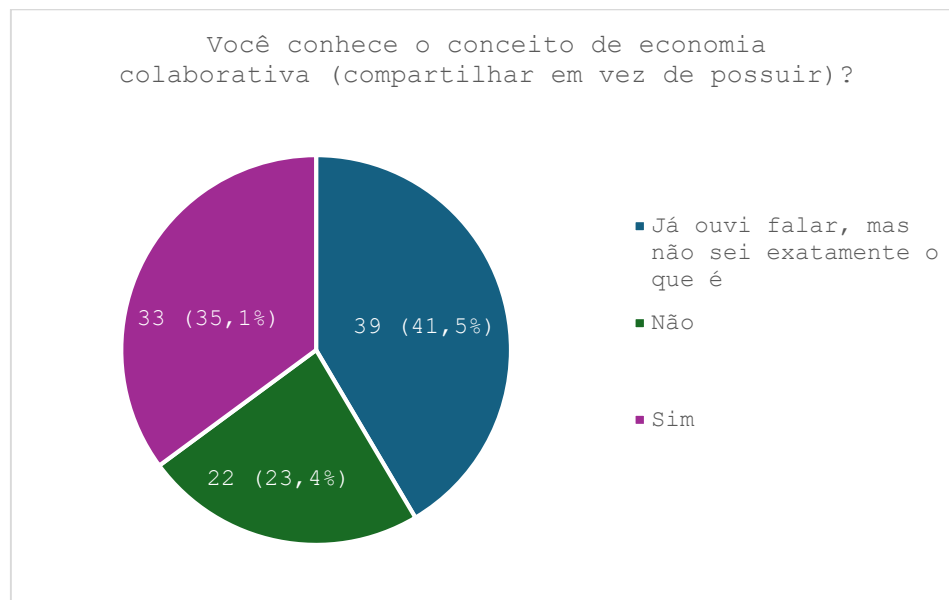
Fonte: Elaborado pelos autores (2025)

Essa visão crítica sugere que, na prática, os usuários não percebem os aplicativos como agentes diretos de sustentabilidade, mas sim como um meio de transporte alternativo, sem necessariamente contribuir para a redução das emissões. Tal achado reforça a análise de Guyader, Friman e Olsson (2021), que apontam a existência de um descompasso entre as promessas da Mobilidade como Serviço (MaaS) e a experiência efetiva dos usuários.

4.5. Conhecimento sobre Economia Colaborativa

Na Figura 6, observa-se que 35,1% dos participantes afirmaram conhecer o conceito de economia colaborativa, enquanto 41,5% já ouviram falar sobre o tema e 23,4% declararam não conhecer. Esses resultados indicam que, embora o conceito esteja relativamente difundido, ainda há uma parcela significativa da população com conhecimento limitado ou superficial sobre o assunto.

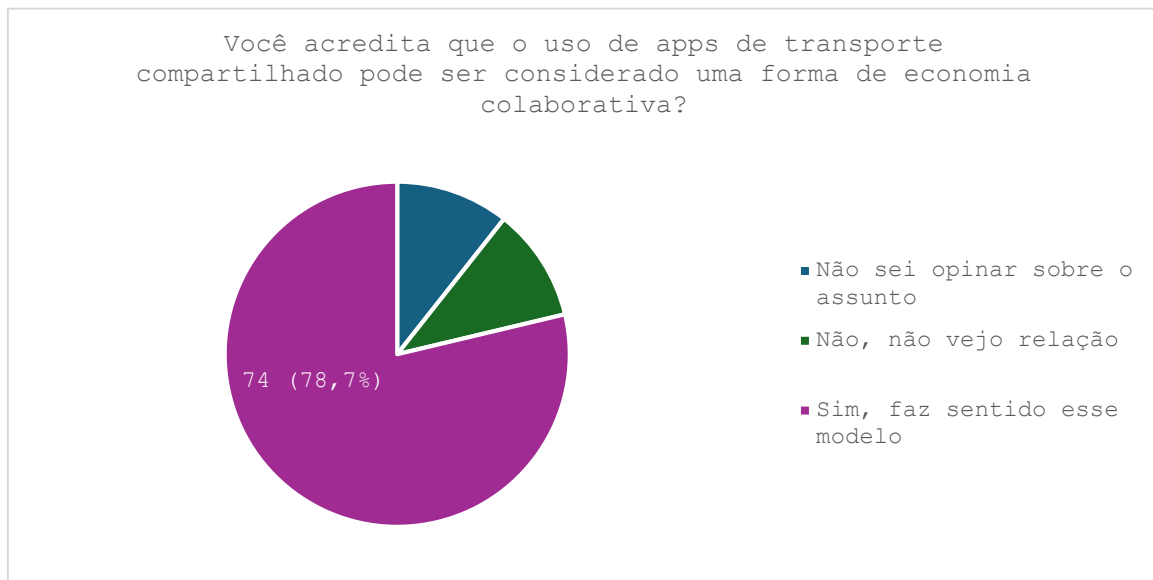
Figura 6 – Conhecimento dos participantes sobre o conceito de economia colaborativa



Fonte: Elaborado pelos autores (2025).

A Figura 7 mostra que, ao serem questionados sobre a relação entre aplicativos de transporte e economia colaborativa, a maioria dos participantes (78,7%) considerou que essa associação faz sentido, reconhecendo nesses serviços práticas compatíveis com o compartilhamento e a otimização de recursos.

Figura 7 – Percepção sobre aplicativos de transporte como forma de economia colaborativa



Fonte: Elaborado pelos autores (2025).

Essa percepção reforça as ideias de Bhappu, Lempiälä e Yeo (2022), que descrevem as plataformas de *ridesharing* como sistemas de serviço *peer-to-peer* baseados em interações colaborativas e sustentadas por *affordances* tecnológicas. De modo semelhante, Lacerda (2023) enfatiza que o compartilhamento de recursos e o consumo sustentável são elementos centrais dessa nova economia, o que se reflete na associação espontânea feita pelos usuários entre aplicativos e práticas colaborativas.

Assim, pode-se inferir que o uso cotidiano dessas plataformas tem contribuído para naturalizar o comportamento colaborativo na mobilidade urbana, ainda que o entendimento conceitual sobre o tema permaneça em desenvolvimento. Esse dado sugere um avanço no nível de engajamento prático, mas também evidencia a necessidade de ampliar a educação e a conscientização sobre os fundamentos da economia colaborativa.

4.6. Sugestões e Críticas dos Respondentes

As respostas abertas evidenciaram percepções diversas sobre os desafios e oportunidades da mobilidade urbana sustentável em São Paulo. Conforme apresentado na Tabela 2, as contribuições dos participantes foram agrupadas em sete categorias principais: segurança, regulação e políticas públicas, transporte público, alternativas sustentáveis, economia colaborativa, trabalho remoto e infraestrutura e comportamento no trânsito.

Tabela 2 – Sugestões e críticas dos respondentes sobre mobilidade urbana

Categoria destacada	Exemplos de respostas dos participantes
Segurança	Necessidade de maior segurança para passageiros e motoristas, tanto em relação aos condutores quanto a assaltos e acidentes.
Regulação e políticas públicas	Regulação inteligente para evitar excesso de veículos; incentivo ao uso de veículos elétricos; taxas de circulação em áreas congestionadas.
Transporte público	Criação de alternativas gratuitas ou mais acessíveis; crítica à substituição do transporte coletivo pelos aplicativos; proposta de aumento da frota de ônibus em horários e dias de maior demanda.
Alternativas sustentáveis	Incentivo a bicicletas, patinetes e outros meios menos poluentes; necessidade de valores mais acessíveis para tornar essas opções viáveis.
Economia colaborativa	Reconhecimento parcial da relação entre aplicativos de transporte e economia colaborativa, mas percepção de que o modelo ainda privilegia o consumo individual.
Trabalho remoto	Relação direta entre home office e redução dos deslocamentos diários, diminuindo o trânsito e as emissões de poluentes.
Infraestrutura e comportamento no trânsito	Sugestões para substituição do asfalto por concreto, melhor manutenção das vias e maior conscientização dos motoristas para evitar bloqueios e filas duplas.

Fonte: Elaborado pelos autores (2025)

De modo geral, os respondentes demonstraram preocupação com a falta de segurança e defenderam a necessidade de uma regulação mais inteligente, capaz de equilibrar a circulação de veículos e incentivar o uso de tecnologias menos poluentes — como os veículos elétricos, em consonância com as proposições de Hong e Liu (2022) e Naumov e Keith (2023). Também ressaltaram que, em muitos casos, os aplicativos de transporte acabam substituindo o transporte público, o que pode gerar impactos negativos semelhantes aos apontados por Meshulam et al. (2024), quando o compartilhamento não se traduz em efetiva redução de veículos nas ruas.

5. Considerações Finais

A análise dos resultados permitiu compreender que os aplicativos de transporte compartilhado exercem papel relevante, porém ainda limitado, na promoção da mobilidade urbana sustentável na Região Metropolitana de São Paulo. Embora a ampla maioria dos respondentes tenha relatado já ter utilizado plataformas como Uber, 99 ou InDrive, o uso intensivo permanece restrito a uma parcela menor da população, o que evidencia que esses serviços funcionam majoritariamente como alternativas complementares e não substitutivas ao transporte tradicional.

As motivações que impulsionam a adoção desses aplicativos estão fortemente associadas à praticidade e à redução do tempo de deslocamento, superando fatores como economia financeira. Esse comportamento reflete a busca dos usuários por soluções mais flexíveis, rápidas e seguras diante das limitações do transporte público, o que confirma a

hipótese de que a expansão do transporte por aplicativo está relacionada à necessidade de eficiência e conveniência no deslocamento urbano.

Contudo, os resultados demonstram que a percepção dos usuários quanto à contribuição efetiva dessas plataformas para a sustentabilidade ainda é cética. A maioria não acredita que o uso dos aplicativos reduza significativamente o número de carros nas ruas nem que contribua de forma direta para uma cidade mais sustentável. Tal percepção reforça o argumento de que os impactos ambientais positivos dependem de políticas públicas integradas e de estratégias regulatórias que promovam o compartilhamento real de viagens, o uso de veículos elétricos e a integração com o transporte coletivo.

Em relação à economia colaborativa, observou-se que, embora muitos participantes reconheçam a relação entre os aplicativos de transporte e o modelo colaborativo, o conhecimento conceitual sobre o tema ainda é limitado. Isso indica que, mesmo que o comportamento colaborativo esteja presente de forma prática ao compartilhar veículos e custos, ainda falta conscientização mais profunda sobre seus princípios e potencial transformador.

Por fim, as críticas e sugestões apresentadas pelos participantes reforçam a necessidade de aprimorar a segurança, a regulação e a infraestrutura urbana, além de incentivar práticas sustentáveis e o uso de tecnologias limpas. Assim, conclui-se que os aplicativos de transporte compartilhado representam um avanço significativo no campo da mobilidade urbana, mas sua contribuição para a sustentabilidade e para o fortalecimento da economia colaborativa depende da ampliação da educação ambiental, de políticas públicas integradas e da promoção de comportamentos realmente colaborativos e conscientes.

6. Referências

BHAPPU, Anita D.; LEMPIÄLÄ, Tea; YEO, M. Lisa. **Platform Service Designs: A Comparative Case Analysis of Technology Features, Affordances, and Constraints for Ridesharing**. *Digital*, v. 2, n. 2, p. 320-332, 2022. Disponível em: <https://www.mdpi.com/2673-6470/2/2/18>. Acesso em: 15 jun. 25.

BLABLACAR. **Declaração de Desempenho Extra-Financeiro 2022**. [S.l.], 2023. Disponível em: <https://blog.blablacar.com.br/nossa-comunidade/relatorio-de-impacto-ambiental-blablacar-2022>. Acesso em: 21 mai. 2025.

FENG, Guoqiang; KONG, Guangyuan; WANG, Zizhuo. We are on the way: Analysis of on-demand ride-hailing systems. **Manufacturing & Service Operations Management**, v. 23, n. 5, p. 1237–1256, 2021. Disponível em: <http://doi.org/10.1287/msom.2020.0880>. Acesso em: 20 mar. 2025.

FERENHOF, Helio Aisenberg; FERNANDES, Roberto Fabiano. **Desmistificando a revisão de literatura como base para redação científica: métodos sistemáticos de busca e análise**.

Revista ACB: Biblioteconomia em Santa Catarina, Florianópolis, v. 21, n. 3, p. 550–563, ago./nov. 2016. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/325070845_DESMISTIFICANDO_A_REVISAO_DE_LITERATURA_COMO_BASE_PARA_REDACAO_CIENTIFICA_METODO_SSF. Acesso em: 17 jun. 2025.

GUYADER, Hugo; FRIMAN, Margareta; OLSSON, Lars E. **Shared Mobility: Evolving Practices for Sustainability**. Sustainability, v. 13, n. 21, p. 12148, 2021. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/355905715_Shared_Mobility_Evolving_Practices_for_Sustainability. Acesso em: 18 de jun. 2025.

HONG, Jiazhen; LIU, Xuan. The optimal pricing for green ride services in the ride-sharing economy. **Transportation Research Part D: Transport and Environment**, v. 104, p. 103205, 2022. Disponível em: <http://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103205>. Acesso em: 19 mar. 2025.

LACERDA, Guilherme Manguiera. **A influência do uso de aplicativo de carona na mobilidade urbana: um estudo de caso do BlaBlaCar**. 2023. 20 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Engenharia Civil) – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Paraíba, Campus Cajazeiras, 2023. Disponível em: <https://repositorio.ifpb.edu.br/jspui/handle/177683/3630>. Acesso em: 20 mai 2025.

MESHULAM, Assaf et al. The sharing economy is not always greener: A review and research agenda. **Environmental Research Letters**, v. 19, n. 1, p. 013004, 2024. Disponível em: https://eprints.whiterose.ac.uk/207215/1/Meshulam_2024_Environ._Res._Lett._19_013004.pdf. Acesso em: mar. 2025.

NAUMOV, Sergey; KEITH, David. Optimizing the economic and environmental benefits of ride-hailing and pooling. **Production and Operations Management**, v. 32, n. 3, p. 707-726, mar. 2023. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1111/poms.13905>. Acesso em: 27 mar. 2025.

PIERRE JÚNIOR, G. L.; JACINTO, D. de C.; ROSA, S.; NOGUEIRA, C. J.; FERREIRA, F. G.; MELLO, D. Considerações metodológicas para o desenvolvimento de estudos de revisão sistemática. **Revista de Educação Física / Journal of Physical Education**, [S. l.], v. 93, n. 2, p. 65–77, 2024. DOI: 10.37310/ref.v93i2.2988. Disponível em: <https://revistadeeducacaofisica.emnuvens.com.br/revista/article/view/2988>. Acesso em: 21 out. 2025.

SAHEBDEL, Mahsa et al. A holistic approach for equity-aware carbon reduction of ridesharing platforms. **arXiv preprint**, 2024. Disponível em: <https://arxiv.org/abs/2402.01644>. Acesso em: 24 mar. 2025.

SILVEIRA, Lisilene Mello da; PETRINI, Maira; SANTOS, Ana Clarissa Matte Zanardo dos. Economia compartilhada e consumo colaborativo: o que estamos pesquisando?. **Rege - Revista de Gestão**, [S.L.], v. 23, n. 4, p. 298-305, out. 2016. Emerald. <http://dx.doi.org/10.1016/j.rege.2016.09.005>. Acesso em: 30 set. 2025

UNITED NATIONS. **The Sustainable Development Goals Report 2023**. New York: United

Nations, 2023. Disponível em: <https://unstats.un.org/sdgs/report/2023/>. Acesso em: 6 jun. 2025.

WARD, Jacob W.; MICHALEK, Jeremy J.; SAMARAS, Constantine. Air Pollution, Greenhouse Gas, and Traffic Externality Benefits and Costs of Shifting Private Vehicle Travel to Ridesourcing Services. **Environmental Science & Technology**, v. 55, n. 19, p. 13174–13185, 2021. Disponível em: <https://pubs.acs.org/doi/10.1021/acs.est.1c01641>. Acesso em: 27 maio 2025.

WARWAR, Lucas; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. **Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil II: características e padrões de consumo da mobilidade por aplicativo**. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2021. (Texto para Discussão, n. 2781). Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/11240>. Acesso em: 27 mai. 2025.

ANEXO A – Formulário de Pesquisa

Título: Formulário de Pesquisa – Transporte Compartilhado, Sustentabilidade e Economia Colaborativa em São Paulo

Fonte: Elaborado pelos autores no *Google Forms* (2025).

1. Qual sua idade? (múltipla escolha)

- Menos de 18 anos
- 18 a 24 anos
- 25 a 34 anos
- 35 a 44 anos
- 45 a 59 anos
- 60 anos ou mais

2. Gênero (múltipla escolha)

- Feminino
- Masculino
- Prefiro não dizer

3. Você mora na Região Metropolitana de São Paulo? (múltipla escolha)

- Sim
- Não

4. Você já utilizou algum dos seguintes serviços? (marque todas as opções que se aplicam)

- Carona por aplicativo (ex: BlaBlaCar, Waze Carpool)
- Carona informal (com colegas, vizinhos, etc.)
- Aplicativos de transporte (Uber, 99, InDrive)
- Compartilhamento de bicicletas (ex: Bike Sampa, Yellow)
- Compartilhamento de patinetes
- Não utilizo nenhum

5. Com que frequência você utiliza algum desses serviços? (múltipla escolha)

- Diariamente
- Algumas vezes por semana
- Algumas vezes por mês

- Raramente
- Nunca

6. Quais os principais motivos para usar esses serviços? (marque todas as opções que se aplicam)

- Economia de dinheiro
- Praticidade
- Falta de transporte público eficiente
- Redução do tempo de deslocamento
- Questões ambientais
- Percepção sobre sustentabilidade e economia colaborativa

7. Você acredita que o uso de aplicativos de transporte reduz o número de carros nas ruas e contribui para a diminuição do trânsito? (múltipla escolha)

- Sim
- Não
- Não sei dizer

8. Você acha que esses serviços contribuem para uma cidade mais sustentável? (múltipla escolha)

- Sim
- Não
- Não sei dizer

9. Você conhece o conceito de economia colaborativa (compartilhar em vez de possuir)? (múltipla escolha)

- Sim
- Não
- Já ouvi falar, mas não sei exatamente o que é

10. Você acredita que o uso de apps de transporte compartilhado pode ser considerado uma forma de “economia colaborativa”? (múltipla escolha)

- Sim, faz sentido esse modelo

- Não, não vejo relação
- Não sei opinar sobre o assunto

11. Você gostaria de compartilhar alguma sugestão ou opinião sobre mobilidade urbana ou transporte compartilhado em São Paulo?

- Resposta aberta