



O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL, A ECONOMIA CRIATIVA E O CONSUMO COLABORATIVO NA MOBILIDADE ATRAVÉS DO CAR SHARING – UM ESTUDO DE CASO NA CIDADE DE SÃO PAULO

Regina da Silva de Camargo Barros*

Universidade de Federal de São Paulo - UNIFESP/EPPEN - Professora

Doutora e Mestra em Administração pela Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade da Universidade de São Paulo - FEA-USP (2017; 2012)

ORCID iD: <http://orcid.org/0000-0003-4551-6118>

José Francisco de Camargo Barros Júnior

Universidade Anhembi Morumbi

Graduação em Engenharia Mecânica e Produção

RESUMO

A cidade de São Paulo tem participação de destaque em funções decisivas do país, relacionadas á atividades econômicas, financeiras, tecnológicas e sociais e é considerada uma metrópole, com alta concentração de pessoas, veículos e atividades. Isso resultou em altos índices de congestionamento, poluição e acúmulo de sucata. Estudiosos pesquisaram medidas de melhoria, que fizessem uso de uma economia ativa e ao mesmo tempo criativa e consciente e surgiu o movimento Consumo Colaborativo, que visa o consumo consciente e a melhoria de qualidade de vida para as gerações atuais e futuras. Uma de suas as vertentes inclui o *Car Sharing* como alternativa flexível e sustentável para mobilidade. Esse trabalhou analisou a aceitação do *Car Sharing* pela população de São Paulo e com base nos resultados, originam-se hipóteses de propensão à adesão por diferentes classes sociais e rendas, com uso em modalidades diversas, sugerindo uma tendência a mudanças comportamentais futuras na cidade.

Palavras-chave: Economia Criativa; Mobilidade; Desenvolvimento Sustentável.

*Autor para correspondência / Author for correspondence / Autor para la correspondencia:

Regina da Silva de Camargo Barros - regina.barros@unifesp.br

Data do recebimento do artigo (received): 04/3/2019

Data do aceite de publicação (accepted): 25/06/2020

Desk Review

Double BlindReview

SUSTAINABLE DEVELOPMENT, CREATIVE ECONOMY AND COLLABORATIVE CONSUMPTION IN MOBILITY THROUGH CAR SHARING - A CASE STUDY IN THE CITY OF SÃO PAULO

ABSTRACT

The city of São Paulo has a prominent participation in the country's decisive functions related to economic, financial, technological and social activities and is considered a metropolis with a high concentration of people, vehicles and activities. This has resulted in high rates of congestion, pollution and scrap accumulation. Scholars have researched improvement measures that make use of an active and at the same time creative and conscious economy, and the Conscious Consciousness movement has emerged, which aims to consciously consume and improve the quality of life for present and future generations. One of its aspects includes Car Sharing as a flexible and sustainable alternative for mobility. This study analyzed the acceptance of Car Sharing by the population of São Paulo and based on the results, hypotheses of propensity to join by different social classes and incomes arise, with use in diverse modalities, suggesting a tendency to future behavioral changes in the city.

Keywords: Creative economy; Mobility; Sustainable Development.

EL DESARROLLO SOSTENIBLE, LA ECONOMÍA CREATIVA Y EL CONSUMO COLABORATIVO EN LA MOVILIDAD A TRAVÉS DEL CAR SHARING - UN ESTUDIO DE CASO EN LA CIUDAD DE SÃO PAULO

RESUMEN

La ciudad de São Paulo tiene una participación destacada en funciones decisivas del país, relacionadas con actividades económicas, financieras, tecnológicas y sociales y es considerada una metrópoli, con alta concentración de personas, vehículos y actividades. Esto resultó en altos índices de congestión, contaminación y acumulación de chatarra. Los estudiantes estudiaron medidas de mejora, que hicieran uso de una economía activa y al mismo tiempo creativa y consciente y surgió el movimiento Consumo Colaborativo, que busca el consumo consciente y la mejora de calidad de vida para las generaciones actuales y futuras. Una de sus vertientes incluye el Car Sharing como alternativa flexible y sostenible para movilidad. Este trabajo analizó la aceptación del Car Sharing por la población de São Paulo y con base en los resultados, se originan hipótesis de propensión a la adhesión por diferentes clases sociales y rentas, con uso en modalidades diversas, sugiriendo una tendencia a cambios comportamentales futuros en la ciudad.

Palabras clave: Economía Creativa; movilidad; Desarrollo Sustentable.

1 INTRODUÇÃO

A partir dos anos 80, São Paulo aprofundou seus atuais atributos funcionais e físicos em função do processo de transformação socioeconômico, político e territorial vivido pelo Brasil e pela Região Metropolitana no amplo panorama da economia mundializada. À medida em que são concentradas em São Paulo as funções decisivas para as atividades econômicas, financeiras, tecnológicas e sociais, ditadas pelo novo padrão econômico, a cidade e a metrópole tornaram-se pontos estratégicos do processo de internacionalização da economia brasileira. Ao assumir esse novo papel, São Paulo passou a exibir também, de forma clara, suas qualidades e fragilidades urbanas. As demandas introduzidas pelo modelo operacional da economia mundializada impuseram a cidade e a metrópole transformações importantes, tanto no seu funcionamento e desempenho quanto em sua configuração espacial e na sua organização funcional e territorial. A estruturação das cidades tem se mostrado dependente da presença de grandes projetos urbanos. E, o valor estratégico desses projetos está pela primeira vez alterando a capacidade de promover transformações no meio urbano e regional, aumentando a atratividade e expandindo sua área de influência. Nesse sentido, tais projetos diferem substancialmente das ações de “melhoramentos urbanos” que muitas vezes respondem às demandas pontuais. A cidade de São Paulo também sofre o efeito do consumo descontrolado, especialmente em relação ao setor de veículos e isso tem gerado más consequências, em que podem ser resumidas em aumento de poluição do ar e constantes problemas de trajeto. Um desses projetos que podem ser caracterizados entre “melhoramentos urbanos” poderia ser a implementação do movimento de Consumo Colaborativo de Veículos, por meio do compartilhamento de veículos na Região Metropolitana de São Paulo - RMSP. Porém, antes da implementação de um projeto que à primeira vista poderia apenas gerar benefícios à cidade, é recomendável analisar a visão do consumidor acerca do projeto. Portanto, mediante essa análise, o problema de pesquisa proposto é: Quais é o nível de aceitação do Consumo Colaborativo de Veículos (*Car Sharing*) pela população da cidade de São Paulo?

2 REVISÃO TEÓRICA

2.1 Crescimento da População, Consumo e o Desenvolvimento Sustentável

Ao final do século XVIII, Thomas Robert Malthus elucida que as populações tenderiam a crescer em progressão geométrica. Notadamente, isso não acontece porque existem alguns bloqueios que regulam o crescimento populacional: a pobreza, a subalimentação, doenças e os preventivos, como o controle de natalidade, métodos anticoncepcionais, etc. No entanto, esses bloqueios vêm sendo atenuados por avanços científicos, tecnológicos e medicinais e por uma série de medidas de caráter social, entre outros fatores. Juntamente com o crescimento da população, ocorre uma grande problemática ao meio-ambiente, pois quanto maior é a população humana, maior é o consumo de recursos naturais. Além disso, o consumo de forma aumentada gera uma considerável quantidade de resíduos sólidos, que não possuem destino definido dando origem a lixões e aterros que não portam condições para seu armazenamento. A demanda aumentada de alimentos, moradia, energia, produção industrial e transporte acarreta alto impacto ambiental, que pode ser definido como um choque causado por obra humana ou até mesmo natural que causa uma desarmonia e desequilíbrio ao ambiente. (BRANCO, 1997)

Simon (1955) vê o agente econômico como um ator bombardeado por escolhas e decisões, mas que possui um número limitado de informações e capacidades de processamento, o que contrasta como a forma que tradicionalmente a economia rotula o homem econômico, que realiza decisões somente de forma racional, assumindo que para isso ele utiliza um senso crítico formado por habilidades, que podem ser computacionais ou psicológicas, que o permite calcular alternativas para uma decisão em uma escala de preferências. (SIMON, 1955) Esse nível de preferência desenvolvido de forma racional pode comprometer o crescimento econômico de um país, caso impacte o nível de investimentos, o nível de preços ou gere recessão.

Porém, a sociedade contemporânea vê o processo de industrialização como um processo positivo, uma vez que gera desenvolvimento econômico e social, e neste contexto pode ser realmente vista como tal. A grande problemática diz respeito aos recursos naturais que são utilizados como se fossem infinitos e a falta de preocupação com o impacto ambiental que é gerado. (BRANCO, 1997). Mas esse tipo de desenvolvimento tende a ser

insustentável, pois leva ao esgotamento dos recursos naturais dos quais a humanidade depende. Atividades econômicas podem ser encorajadas em detrimento da base de recursos naturais dos países. Em meio a essa óptica, surge o desenvolvimento sustentável, que se baseia em um desenvolvimento capaz de suprir as necessidades da geração atual, sem comprometer a capacidade de atender as necessidades das futuras gerações, que não esgota os recursos para o futuro. O desenvolvimento sustentável sugere, de fato, qualidade em vez de quantidade, com a redução do uso de matérias-primas e produtos e o aumento da reutilização e da reciclagem. E com isso surge uma cobrança cada vez maior para que as empresas deem atenção à sustentabilidade, e por isso novos modelos de negócios têm surgido. É nesse contexto que mais empreendimentos têm aliado economia criativa e desenvolvimento sustentável. (GIACOMINI FILHO, 2003).

2.2 Consumo Consciente e a Economia Criativa

Com o passar dos anos, o mundo do consumo tem presenciado mudanças no perfil de consumo dos consumidores quase que de forma geral. Diversos fatores estruturais, como o envelhecimento populacional, a valorização da qualidade de vida, o consumo precoce e o aumento de poder das classes de baixa renda são responsáveis pelo ingresso de novos consumidores, que, adicionalmente, se mostrarão cada vez mais responsáveis do ponto de vista socioambiental. Algumas características no consumo atual podem indicar as próximas tendências, que implicam a necessidade de segmentação do mercado e diferenciação de produtos e serviços. (MACROPLAN, 2010)

A teoria da Colaboração tem sido defendida no meio acadêmico. Elinor Ostrom, pesquisadora da Universidade da Califórnia, ganhou o prêmio Nobel de Economia em 2009, juntamente com o também pesquisador Oliver Williamson, pela defesa da teoria da Governança Econômica, que indica que há eficiência de povos/sociedades que trabalham de forma cooperada em arranjos institucionais. Seus estudos têm provado que uma vez em sociedades capitalistas, se simples regras forem aplicadas, organizações podem trabalhar e indivíduos podem cooperar para atuar em coisas em comum. (WILLIAMSON, 1979). Ostrom (2010) faz aplicação do "Equilíbrio de Nash", onde os competidores desenvolvem uma estratégia com base no conhecimento da estratégia dos seus concorrentes e dessa forma conseguem aplicar a melhor estratégia possível, levando em consideração as escolhas de todos os outros jogadores, estabelecendo-se uma situação na qual nenhum dos competidores recebe um incentivo a mudar ou escolher uma nova estratégia e sim a mantê-

la, de forma cooperada. O Equilíbrio de Nash contrasta com a Teoria dos Jogos, em que há um equilíbrio deficiente e os competidores atuam de forma não-cooperativa e que embora todos os competidores atuem de forma independente nas suas estratégias e tomadas de decisão, mais uma vez é confirmada que há uma racionalidade limitada pelo fato de nem todos terem acesso a informação (na sua totalidade), o que contribui para o aumento da incerteza na definição da estratégia a ser adotada. (OSTROM, 2010). Alguns estudos foram realizados com exemplos de sucesso com a implementação da Cooperação. (SHIVAKUMAR, 2005; GELLAR, 2005).

De maneira resumida, isso quer dizer que as empresas têm trabalhado com produtos e serviços cujas matérias-primas são a criatividade, o conhecimento e a cultura. Esses recursos que alimentam a economia criativa não se esgotam. Na verdade, a criatividade e o conhecimento se multiplicam ao serem compartilhados. Por isso, essa forma de fazer negócios é tão conectada ao desenvolvimento sustentável. Na economia criativa, é possível pensar em novas soluções econômicas, que levem em consideração o lado humano e a sustentabilidade do planeta, combinando soluções sustentáveis, frutos da economia criativa, com questões de espaço, consumo e compartilhamento. Uma das vertentes da Economia Criativa é o compartilhamento de objetos e espaços. A economia criativa se conecta diretamente com um ponto de vista mais social e comunitário. Dessa forma, é interessante pensar em soluções que possam ser feitas coletivamente, como negócios envolvendo a troca de vestimentas com outras pessoas, a utilização de escritórios compartilhados ou as caronas solidárias.

2.3 Consumo Colaborativo e o *Car Sharing*

O novo mecanismo promissor economicamente e socialmente que inicia realiza um balanço entre as necessidades individuais e as comunidades e o planeta - Consumo Colaborativo - provavelmente também provocará um desequilíbrio na forma de consumo da população. Um dos sistemas defendidos pelo Consumo Colaborativo é o estilo de vida colaborativo, que consiste na interação de pessoas com interesses similares e que podem e querem compartilhar dos seus conhecimentos, recursos, espaço, dinheiro com outros. Para esse sistema, um alto nível de confiança é exigido pois não se trata de um produto físico, mas sim uma interação física e social.

Através do Consumo Colaborativo a sustentabilidade é tida como uma das consequências. O poder do Consumo Colaborativo para mudar comportamento e estilo de vida pode ser medido, por exemplo, em um experimento realizado pela empresa Zipcar (empresa que atua com o maior sistema mundial de compartilhamento de automóveis onde membros podem reservar um automóvel por 20 horas por dia, 7 dias por semana pela internet, pelo uso de aplicativos no Iphone ou telefone ou por períodos menores do que 1 hora em qualquer uma das 49 cidades que a empresa opera nos EUA e algumas no Canadá e na Inglaterra) chamado "*Low Car Diet Challenge*", em que no dia 15 de julho de 2009, 250 participantes de 13 cidades foram convidados a não utilizarem seu automóvel por 1 mês e ao invés disso teriam que utilizar transporte público, bicicleta, caminhar ou utilizar um veículo Zipcar somente em extrema necessidade. O resultado do experimento indicou um impacto positivo financeiro, físico e comunitário. Eles aumentaram o uso de transporte público em 98%; reduziram a quilometragem dos seus veículos em 66%; e mais da metade dos participantes disseram ter reduzido 67% dos custos relacionados ao veículo. Os quilômetros de caminhada aumentaram em 93% e o que foi pedalado em mais de 132%, que resultou em perda de peso de 47% dos participantes. O resultado mais relevante do experimento foi que 61% desses planejam continuar sem seu carro exclusivo e 31% está considerando a possibilidade. Então 100 dessas 250 pessoas não queriam suas chaves de volta.

O *Car Sharing* surge como uma medida que permite alugar um automóvel à hora, através da internet ou do telefone (aliando tecnologia e agilidade) e tê-lo disponível no minuto seguinte. Esse serviço e transporte pode proporcionar às pessoas que não fazem grandes deslocamentos diários uma forma rápida, segura e eficaz de se locomover. É uma boa alternativa à propriedade do carro em áreas urbanas, em que há outros modos de transporte disponíveis para curtas distâncias. Possuir um carro em algumas situações urbanas pode ser um uso ineficiente de recursos financeiros. Isso pode acontecer porque os custos da compra e de manutenção, como pagamento de impostos, seguro, peças, acessórios e combustível são relativamente elevados. (HUWER, 2003).

De um modo geral, os usuários de *Car Sharing* podem obter os benefícios da utilização do automóvel privado, sem os custos e responsabilidades dos proprietários, enquanto a sociedade colhe os frutos do uso mais racional do automóvel. O conceito de *Car Sharing* pode ser entendido e organizado como um aluguel de automóveis a curto prazo. Geralmente os participantes se inscrevem para usar o serviço (clientes) e pagam uma taxa

cada vez que utilizam um veículo (SHAHEEN, SPERLING, WAGNER,1999). O cenário de consumo que até então se mostrava estabelecido, indica mudanças que se iniciaram no século 21, com um consumo que tem sido determinado pela reputação, comunidades e pelo que é acessado, doado e compartilhado pela internet. A tecnologia está reinventando antigas formas de confiança, pela aplicação da Colaboração. (BOTSMAN, ROOGERS, 2010, p.68)

3 METODOLOGIA

Como método de pesquisa, foi utilizado o estudo de caso e o objeto de estudo é a cidade de São Paulo representada pelos seus habitantes com habilitação para dirigir veículos. (YIN,2001). A pesquisa foi realizada no formato de estudo de caso, utilizando como ferramenta de pesquisa a *survey*. (TANUR apud PINSONNEAULT; KRAEMER, 1993). Quanto ao propósito da *survey*, a classificação definida para essa pesquisa foi a exploratória, pois tem por objetivo a familiarização do pesquisador com o tópico pesquisado e a identificação dos conceitos iniciais para que sejam realizadas buscas de possibilidades e dimensões da população de interesse. (PINSONNEAULT, KRAEMER, 1993). A *survey* foi composta por perguntas dicotômicas e de escalas do tipo *Linkert* de 1-5 níveis. (LI et al, 2006; SWINK, NARASIMHAN, WANG, 2007). A definição da amostra pesquisada foi definida pelos critérios de público alvo, método de amostragem e pela execução do processo de amostragem. Por meio desses critérios, a amostra foi definida como não probabilística e por conveniência, ou seja, ela foi obtida a partir do critério de disponibilidade e nem todos os elementos da população têm a mesma chance de ser selecionado, o que torna os resultados não generalizáveis, através das 339 respostas obtidas (HENRY apud BICKMAN & ROG, 1997).

A pesquisa consistiu em identificar o nível de adesão ao sistema *Car Sharing* pelos motoristas habilitados que vivem na cidade de São Paulo. Para isso, foi elaborado um instrumento de pesquisa (questionário), disponibilizado em uma rede social e encaminhado a uma amostra por conveniência (encaminhado a uma universidade, para uso de sua base de dados dos alunos de pós graduação), explicando os objetivos da pesquisa e a finalidade do estudo. Dois testes piloto foram aplicados a fim de avaliar a compreensão do instrumento de pesquisa pelo público. No primeiro teste, três pessoas participaram e no segundo seis pessoas foram consultadas para avaliar a objetividade, coerência e extensão do questionário. A primeira questão do questionário era uma questão filtro, em que limitava os respondentes

a apenas portadores de carteira de habilitação. Essa definição foi desenvolvida, com base no fato de que os que atuam na cidade na posição de motoristas possuem mais parâmetros para avaliar as possibilidades de um sistema alternativo de transporte individual, diferente do costumeiramente adotado.

3.1 Estudo de Caso – a cidade de São Paulo

As projeções populacionais disponibilizadas pelo IBGE para o período de 1980 a 2050 apontam que a população brasileira deverá atingir seu pico no ano de 2040, quando alcançará cerca de 216 milhões de pessoas. (IBGEc). O Censo de 2010 apontou que a população brasileira atingiu cerca de 190 milhões de habitantes em 2010, uma redução de cerca de 3 milhões de habitantes em relação às estimativas do estudo do mesmo órgão de 2008. Desta forma, ajustou-se a projeção a partir de novos dados do Censo, usando as mesmas taxas anteriores porém sobre a nova base populacional.(IBGEc)

Segundo os novos dados, a população do Estado de São Paulo cresceu a uma taxa de 5,7% inferior a taxa de crescimento populacional do país entre 2001 e 2010, taxa esta que foi aplicada sobre a taxa de crescimento brasileira para a obtenção do crescimento da população do Estado. (PREFEITURA DE SÃO PAULOa) Embora a Região Metropolitana de São Paulo esteja perdendo lentamente sua participação na população do Estado de São Paulo, o crescimento da frota de veículos tem sido contínuo. O Estado de São Paulo (2011a) publica que a frota paulistana de veículos deveria atingir o número de 7 milhões ainda 2011 e os números atuais indicam que esse número foi atingido. Na década de 70, São Paulo tinha aproximadamente 965.000 veículos e dispunha de 14.000 quilômetros de ruas e para a quantidade atual de veículos dispõe de 17.000 quilômetros de ruas. Esses números, indicam um crescimento de 725% de veículos para 20% a mais de ruas.

Segundo o relatório da Pesquisa Origem Destino (2007) realizada pela Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô, a mobilidade no Município de São Paulo e na sua região metropolitana decresceu de 1,53 viagens motorizadas por habitante, em 1977, para 1,32, em 1987, e para 1,23, em 1997, apresentando um pequeno crescimento em 2002, quando retorna ao índice de 1,33, próximo ao de 1987. A queda da mobilidade pode ser uma decorrência do desemprego e a diminuição da renda, dois fatores que levam à redução dos deslocamentos realizados.(NOTÍCIAS AUTOMOTIVAS, 2011;ESTADO DE SÃO PAULO, 2011a).

O aspecto econômico pode passar despercebido, mas um trânsito eficiente possibilita um deslocamento mais rápido dos funcionários para seus locais de trabalho, aumentando a sua produtividade, bem como pode contribuir sensivelmente para a redução dos custos das operações logísticas. Como resultante, pode afetar na melhoria da qualidade de vida da população, produzir maior produtividade econômica e menos poluição. Por outro lado, um trânsito mais eficiente tem impacto positivo na economia dos países e das cidades. Um trânsito eficiente e mais seguro não apenas reduz o congestionamento, mas melhora a saúde da população pela redução da emissão de dióxido de carbono e diminui o número de acidentes. Isto implica em uma maior produtividade da economia e abre oportunidades para criação de novos negócios, como no setor de entretenimento. (ESTADO DE SÃO PAULO, 2011a) Assim como a quantidade de veículos aumenta, com o passar dos anos, esses mesmos veículos sofrem depreciação e conseqüentemente são abandonados.

Com base nessas conseqüências indicadas pela mudança de comportamento dos moradores da cidade de São Paulo no quesito de posse e uso de veículos, foi analisada na pesquisa a aceitação de um novo conceito de transporte individual, o *Car Sharing*.

4 ANÁLISE DE RESULTADOS

A survey foi coletada através do software Survey Monkey durante 27 dias. A pesquisa recebeu 404 respostas, porém 39 respostas foram filtradas e eliminadas da pesquisa pela pergunta “filtro” (Você possui habilitação?), 26 respostas foram consideradas incompletas e foram removidas da análise. A pesquisa recebeu 339 respostas completas (49% mulheres e 51% homens) e distribuídas nas classes A1 (6%), A2 (34%), B1 (30%), B2 (24%), C (4%), D (1,2%) e E (0,3%). Após essa revisão e limpeza, as respostas foram transformadas, codificadas e organizadas em um banco de dados para a realização das análises aqui apresentadas.

Para a análise foi aplicada a técnica de Análise de Conglomerados ou *Cluster Analysis*, que tem por objetivo agrupar casos ou variáveis em grupos homogêneos em função do grau de similaridade entre os indivíduos, a partir de variáveis predeterminadas. Cabe observar que a identificação de variáveis relevantes ou não para o estudo são identificadas pelo pesquisador e não pela técnica. O método aplicado da técnica de *Cluster Analysis* foi a de Conglomerados Hierárquicos com o uso do software SPSS, versão 19. (FÁVEO et al, 2009).

Considerando que a pesquisa tinha por intenção identificar o nível de adesão ao *Car Sharing*, foram abordadas questões para identificar o nível de conhecimento e o uso do *Car Sharing* como substituto ao veículo próprio e como complemento ao transporte coletivo. Durante a pesquisa, foi apresentada uma estimativa de custo para um usuário que realiza um percurso de 30 km/dia com seu veículo próprio x utilizando o *Car Sharing*. Após essa estimativa, foi questionada a adesão ao sistema. A intenção nessa análise foi identificar grupos (com suas peculiaridades) que seriam a favor da adoção do *Car Sharing* como substituto, como complemento ou que não seriam a favor da adoção. As variáveis definidas para essa análise foram o *Car Sharing* como (1) substituição e (2) complemento ao meio de transporte normalmente utilizado. Na parametrização da análise no software estatístico, foi selecionada a formação de 2 a 5 grupos. E dentre as proposições, foi selecionada pelos pesquisadores a proposição de 3 grupos, nos quais foram analisados os elementos e as características em comum.

4.1.1 Propensos a Adesão ao Car Sharing como substituto ao meio de transporte

Grupo 1: com 18 usuários da amostra, casados e solteiros, pertencentes as classes sociais A2 e B1, com renda superior a R\$ 4.000,01 e com veículo próprio. Esse grupo é predisposto a aceitar o *Car Sharing* como substituto ao meio de transporte que utiliza no dia-a-dia.

Grupo 2: com 147 respondentes, casados e solteiros, pertencentes as classes A2, B1, B2 e D, com renda abaixo de R\$ 1.500,00 e acima de R\$ 7.500,00, e idade até 45 anos. Um ponto de destaque é que 50% de grupo possui veículo próprio e 50% não o possui.

4.1.2 Propensos a Não-Adesão ao Car Sharing como substituto ao meio de transporte

Grupo 3: 147 respondentes, pertencentes as classes A2 e B1, possuem veículo próprio e com idade distribuída entre as faixas, com ênfase na faixa de acima de 55 anos, com distribuída entre as faixas, com destaque para a faixa acima de R\$ 7.500,00.

4.1.3 Propensos a Adesão ao Car Sharing como complemento ao meio de transporte

Grupo 1: 18 usuários da amostra, casados, solteiros e divorciados, , pertencentes as classes A2, B1 e D e com idade de até 35 anos, com predomínio das faixas de salário de até R\$ 7.500,00. Esse grupo (77%) é predisposto a aceitar o *Car Sharing* como complemento ao meio de transporte que utiliza no dia-a-dia, uma vez que 80% do grupo possui veículo).

Grupo 2: 147 respondentes, pertencentes as classes B1, B2 e C, na faixa de idade de até 45 anos, 70% desses possui veículo próprio e salários variados entre R\$ 1.500,00 e acima de R\$ 11.500,00.

4.1.4 Propensos a Não-Adesão ao Car Sharing como complemento ao meio de transporte

Grupo 3: 147 respondentes, pertencentes as classes A2 e B1, renda de R\$ 1.500,00 á R\$ 11.500,00, casados e solteiros com idade de 26 a mais de 55 anos.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Segundo Brutton (1979), o planejamento de transportes e do tráfego de veículos em uma dada área em estudo devem estar relacionados entre si e, também, com o desenvolvimento urbano desejado em um horizonte futuro. A ideia de mobilidade difundida hoje e a qual se busca alcançar está centrada nas pessoas e suas necessidades de deslocamentos e não mais no veículo. A definição do modelo difundido de transporte *Car Sharing* na cidade implica políticas de desenvolvimento que busquem a produção de cidades mais justas, com foco na população das cidades.

Por meio da literatura utilizada no estudo, foi possível verificar que o usuário de veículo da cidade de São Paulo não tomou decisões na pesquisa com respeito a adesão ou rejeição ao sistema de *Car Sharing* baseado apenas em custo, mas sim nas heurísticas que formavam o seu individual julgamento. (KAHNEMAN, 1974; KAHNEMAN, 1986). Ao passo que o respondente obtinha informações sobre o sistema *Car Sharing*, formava seu julgamento e tomava sua decisão de adesão ou não ao sistema. Isso corrobora com a teoria de Simon sobre a racionalidade limitada, em que o indivíduo toma uma decisão com uma base limitada de informações. (SIMON, 1955; SIMON, 1965).

Sendo assim, de acordo com a pesquisa demonstrada, os usuários de veículos da cidade estão predispostos a utilizar um sistema que torne seu dia-a-dia mais eficiente, de qualidade e ao mesmo sustentável. Porém foram observadas algumas implicações que são consideradas desfavoráveis: Insegurança quanto a disponibilidade do sistema em todas as regiões da cidade e Despojo, que envolve o fato de não utilizar o próprio veículo, que é considerado por muitos símbolo de "status social".

O *Car Sharing* é titulado como conceito de mobilidade sustentável, cada vez mais presente nas políticas e estratégias territoriais internacionais, a qual pressupõe que os cidadãos, vivendo em cidades, vilas ou aldeias, disponham de condições e escolhas de acessibilidade e mobilidade que lhes proporcionem deslocamentos seguros, confortáveis, com tempos aceitáveis e custos acessíveis. Implica, ainda, que a sua mobilidade se exerça com eficiência energética e reduzidos impactos ambientais. (IMTT, 2011)

A implementação de políticas que visem estes objetivos pressupõe a aplicação quer de novos e harmonizados conceitos, instrumentos e técnicas, quer também, a passagem do discurso à ação no terreno. Mas acima de tudo o que é imperativo é conquistar a sociedade para uma nova cultura de mobilidade. Este desafio pressupõe uma alteração comportamental a nível do cidadão individual, de grupos de cidadãos, de empresas, instituições e a adesão coletiva a propostas e políticas em favor de uma mobilidade sustentável.

REFERÊNCIAS

- BICKMAN, L., ROG, D.J. (1997) Handbok of applied social research methods. Thousand Oaks, Sage, 580p.
- BOOTSMAN, Rachel.; ROGERS, Roo. (2010) What's mine is yours. New York: HarperCollins Publishers.
- BRANCO, Samuel Murgel. (1997) O meio ambiente em debate. 26 ed. São Paulo: Editora Moderna. Coleção Polêmica.
- BRUTON, M. J. (1979) Introdução ao planejamento dos transportes. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 206 p.
- ESTADO DE SÃO PAULO, (2011a.) Disponível em <<http://www.estadao.com.br/noticias/impresso,frota-de-sp-chega-neste-mes-a-7-milhoes,686964,0.htm>>. Acessado em Dezembro de 2011.
- ESTADO DE SÃO PAULO, (2011b.) Disponível em <<http://www.estadao.com.br/noticias/impresso,nos-ultimos-11-anos-numero-de-motos-aumentos-136,686975,0.htm>>. Acessado em Dezembro de 2011.
- GELLAR, S. (2005) Democracy in Senegal: Tocquevillian Analytics in Africa. Palgrave Macmillan, New York.
- GIACOMINI FILHO, G. (2003) Revista Imes. São Paulo, p. 61 e 62, jul./dez.

- HUWER, U. (2003) Public transport and car-sharing - benefits and effects of combined services. JMP Consultants Ltd, 172 Tottenham Court Road, London W1T 7NA, UK.
- IBGEc. (2010) Estimativa de população brasileira do Censo 2010. Disponível em <<http://www.ibge.gov.br/home/>>. Acessado em 20 de junho de 2012.
- INSTITUTO DA MOBILIDADE E TRANSPORTES TERRESTRES. (2011) Transportes Partilhados. Disponível em <http://www.conferenciamobilidade.imtt.pt/pacmob/transp_partilhados/Transportes_Partilhados_Marco2011.pdf>. Acessado em 4 de novembro de 2012.
- KAHNEMAN, D. & TVERSKY, A. (1979) Prospect theory: an analysis of decision under risk. *Econométrica* 47(2):263-91.
- KAHNEMAN, D. & TVERSKY, A. (1986) Rational choice and the framing of decisions. *The Journal of Business* 59(4):251-78.
- LI, S. et al. (2005) Development and validation of a measurement instrument for studying supply chain management practices. *Journal of Operations Management*, v. 23, n. 6, p. 618-641.
- MACROPLAN. (2010) Mudanças no Perfil de Consumo no Brasil: principais tendências nos próximos 20 anos. Rio de Janeiro: Macroplan Prospectiva, Estratégia & Gestão.
- NALEBUFF, B.J.; BRANDENBURGUER, A.M. (1996) Co-operação. Rio de Janeiro: Editora Rocco.
- NOTÍCIAS AUTOMOTIVAS (2011). Disponível em <<http://www.noticiasautomotivas.com.br/com-congestionamentos-constantessao-paulo-podera-parar-em-quatro-anos/>>. Acessado em 27 de outubro de 2012.
- OSTROM, Elinor. *Analysing collective action*. International Association of Agricultural Economists, 2010.
- PESQUISA ORIGEM DESTINO (2007). Disponível em http://www.metro.sp.gov.br/metro/arquivos/OD2007/sintese_OD2007.pdf. Acessado em 27 de outubro de 2012.
- PINSONNEAULT, A., KRAEMER, K.L. Survey research in management information systems: an assesment. *Journal of Information System*, 1993.
- PREFEITURA DE SÃO PAULOa. Disponível em <http://infocidade.prefeitura.sp.gov.br/htmls/7_taxas_anuais_de_crescimento_populacional_1980_686.html>. Acessado em 20 de abril de 2012.
- PREFEITURA DE SÃO PAULOb. Disponível em <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/sao_mateus/noticias/?p=34611>.

SHAHEEN, S.; SPERLING, D.; WAGNER, C. (1999) Carsharing and Partnership Management: An International Perspective. In Transportation Research Record 1666, TRB, National Research Council, Washington, D.C., pp. 118-124.

SHIVAKUMAR, S.J. (2005) The Constitution of Development: Crafting Capabilities for Self-Governance. Palgrave Macmillan, New York.

SIMON, Herbert A. (1955) A Behavioral Model of Rational Choice. The Quarterly Journal of Economics, Vol. 69, n° 1. p. 99-118.

SIMON, Herbert. (1965) A. Comportamento administrativo: estudo dos processos decisórios nas organizações administrativas. 2.ed. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas.

SWINK, M; NARASIMHAN, R; WANG, C. (2007) Managing beyond the factory walls: effects of four types of strategic integration on manufacturing plant performance. Journal of Operations Management, v. 25, n. 1, p. 148-164.

WILLIAMSON, O. E. (1979) Transaction-cost economics: the governance of contractual relations. Journal of Law and Economics, v. 22, p. 223-261.

YIN, R. K. (2001) Estudo de caso - planejamento e métodos. (2Ed.). Porto Alegre: Bookman.