

# SIPS

## Sistema de Indicadores de Percepção Social



## Mobilidade Urbana

24 de janeiro de 2011

**Governo Federal**  
**Secretaria de Assuntos Estratégicos da**  
**Presidência da República**  
**Ministro Wellington Moreira Franco**

Fundação pública vinculada à Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, o Ipea fornece suporte técnico e institucional às ações governamentais – possibilitando a formulação de inúmeras políticas públicas e programas de desenvolvimento brasileiro – e disponibiliza, para a sociedade, pesquisas e estudos realizados por seus técnicos.

**Presidente**

Marcio Pochmann

**Diretor de Desenvolvimento Institucional**

Fernando Ferreira

**Diretor de Estudos e Relações Econômicas e Políticas Internacionais**

Mário Lisboa Theodoro

**Diretor de Estudos e Políticas do Estado, das Instituições e da Democracia**

José Celso Pereira Cardoso Júnior

**Diretor de Estudos e Políticas Macroeconômicas**

João Sicsú

**Diretora de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais**

Liana Maria da Frota Carleial

**Diretor de Estudos e Políticas Setoriais de Inovação, Regulação e Infraestrutura**

Marcio Wohlers de Almeida

**Diretor de Estudos e Políticas Sociais**

Jorge Abrahão de Castro

**Chefe de Gabinete**

Pérsio Marco Antonio Davison

**Assessor-chefe de Imprensa e Comunicação**

Daniel Castro

URL: <http://www.ipea.gov.br>

Ouvidoria: <http://www.ipea.gov.br/ouvidoria>

**O Sistema de Indicadores de Percepção Social (SIPS)**

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (**Ipea**) atua como importante agente no cenário das políticas públicas. O Instituto assume o compromisso de articular e disseminar estudos e pesquisas, subsidiar a elaboração de planos, políticas e programas governamentais, assessorar processos decisórios de instituições governamentais, além de cooperar com governos e entidades internacionais no seu campo de atuação. Apesar do imenso leque de ações voltadas para a elaboração de estudos sobre cenários, o **Ipea** tem pouca tradição na formulação de dados primários.

O trabalho atual, portanto, possui como benefício direto o aprimoramento das funções do Instituto dentro da sociedade civil, tornando-se um produtor de dados primários em nichos específicos de atuação. Esse novo ramo de atividade garantirá visibilidade e respaldo ao **Ipea**, concedendo-lhe maior participação no ciclo de planejamento, implementação e avaliação das políticas públicas do País.

Esta pesquisa configura um sistema de indicadores sociais para verificação de como a população avalia os serviços de utilidade pública e o grau de importância deles para a sociedade. Logo, permitirá ao Estado atuar de maneira mais eficaz e em pontos específicos da complexa cultura e demanda da população brasileira.

O *Sistema de Indicadores de Percepção Social (SIPS)* tem como finalidade servir um quadro de dados sobre a percepção da população nas seguintes questões: i) justiça; ii) cultura; iii) segurança pública; iv) serviços para mulheres e de cuidados das crianças, v) bancos; vi) mobilidade urbana; vii) saúde; viii) educação; e; ix) qualificação para o trabalho. Logo, as análises dos dados servirão como arcabouço pragmático para otimizar a eficácia e a eficiência dos investimentos públicos diante dos serviços direcionados a estes fins.

A pesquisa servirá tanto como indicador essencial para o setor público estruturar da melhor maneira suas ações, como também uma forma de a sociedade civil entender o que de fato se configura como de interesse comum e quais os fatores mais requisitados ao Estado.

## Introdução<sup>1</sup>

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (**Ipea**) desenvolve e dissemina estudos e pesquisas em benefício do Estado e da sociedade civil organizada, que, por meio dos estudos publicados pelo **Ipea**, decidem da melhor forma possível sobre questões estratégicas para nosso País. Dessa forma, o Sistema de Indicadores de Percepção Social (Sips) se revela instrumento útil à atuação, presente e futura, do Estado e da sociedade civil no campo da concepção, implementação e avaliação das políticas e estratégias empresariais, pois fornece um amplo quadro de dados que permite analisar como a população percebe os serviços de utilidade pública oferecidos nas regiões, colaborando para a maior eficácia e eficiência dos investimentos públicos.

Diante da atual conjuntura de alto índice de crescimento econômico e o reconhecimento de gargalos ligados à infraestrutura de transportes no País, fator este que pode comprometer as políticas governamentais no curto prazo, o **Ipea** vem, por meio deste estudo, debruçar-se sobre a percepção da sociedade brasileira a respeito da mobilidade urbana e seus temas derivados, como eficácia do transporte público, dificuldades encontradas em sua utilização, condições das vias, motivos de utilização, entre outros.

### Mobilidade Urbana

Hoje em dia, não se pode pensar em desenvolvimento econômico e social sem transporte. As pessoas precisam se deslocar para estudar, trabalhar, fazer compras, viajar e possuem cada vez mais a necessidade de estar em movimento. Verifica-se que as regiões mais desenvolvidas do Brasil possuem também os maiores indicadores de transportes, pois a evolução econômica traz consigo a necessidade de mais infraestrutura, em especial ligada à mobilidade urbana. Considerando os diversos tipos de transportes existentes no Brasil, como carro, moto, bicicleta, ônibus, a escolha depende de uma série de fatores como conforto, tempo de trajetória, segurança, custo e acessibilidade, entre outros.

Por essa razão, serão evidenciadas neste estudo as diferentes concepções que a população brasileira tem sobre a mobilidade urbana, em seus diversos aspectos e sob uma gama de visões que incluem análises por região, etnia, nível de escolaridade, faixa salarial.

A Tabela 1 mostra quanto, em porcentagem, cada meio de transporte é utilizado para a locomoção dentro da cidade, sendo os meios de transporte divididos em transporte público, de carro, de moto, a pé e de bicicleta. Os resultados são apresentados como média nacional e é feita a divisão entre as cinco regiões.

Como mostrado na Tabela 1 e Mapa 1, o meio de transporte mais utilizado pelos brasileiros para locomoção dentro da cidade, com pouco mais de 44%, é o transporte público, sendo este, em geral, o ônibus, seguido pelo transporte por carro, 23,8%, e por moto e a pé com valores similares, 12,6% e 12,3%, respectivamente.

---

<sup>1</sup> Esta edição do SIPS teve a colaboração de Erivelton Guedes, Mariana Lara, João Antônio Lima, Daniel Prado, Ernesto Galindo, Milko Matijascic, Rafael Pereira, Carlos Henrique de Carvalho, Renato Balbim e Bolívar Filho.

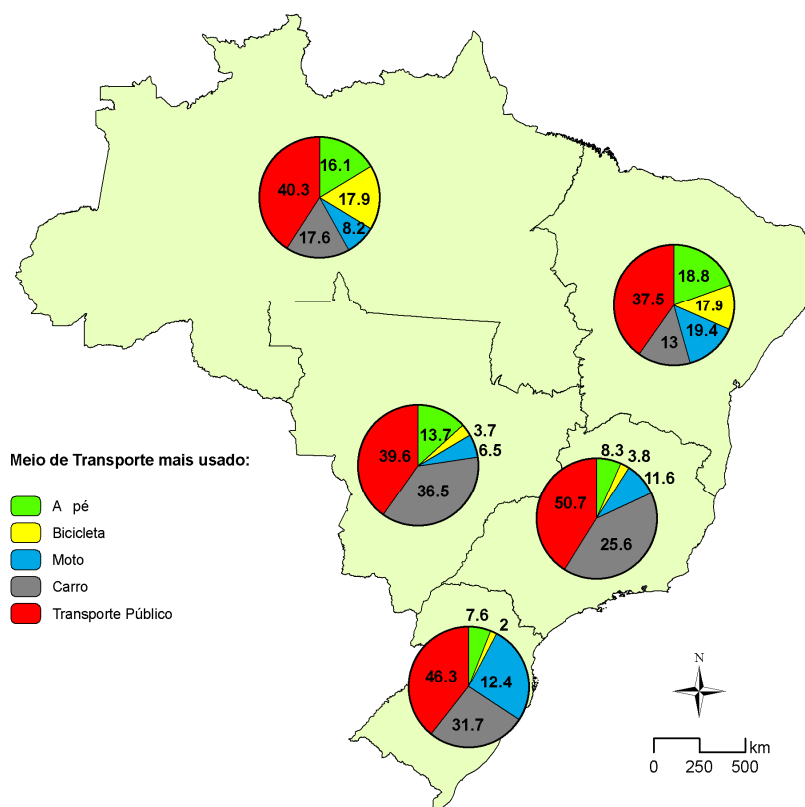
**Tabela 1 – Qual meio de transporte que você mais usa para se locomover em sua cidade? (%)**

	Brasil	Sul	Sudeste	Centro-Oeste	Nordeste	Norte
<i>Transporte Público</i>	44,3	46,3	50,7	39,6	37,5	40,3
<i>Carro</i>	23,8	31,7	25,6	36,5	13,0	17,6
<i>Moto</i>	12,6	12,4	11,6	6,5	19,4	8,2
<i>A pé</i>	12,3	7,6	8,3	13,7	18,8	16,1
<i>Bicicleta</i>	7,0	2,0	3,8	3,7	11,3	17,9

Fonte: Sips - 2010

Quando se analisam as regiões separadamente, os resultados diferem da média nacional. Na região Nordeste, por exemplo, o uso de motos é próximo de 20%, assim como o transporte a pé, e apenas 13% usam o carro para locomoção na cidade. Já no Centro-Oeste, o uso de carro é o maior das cinco regiões, com 36,5% da população utilizando esse meio de transporte e apenas 6,5% utilizando moto.

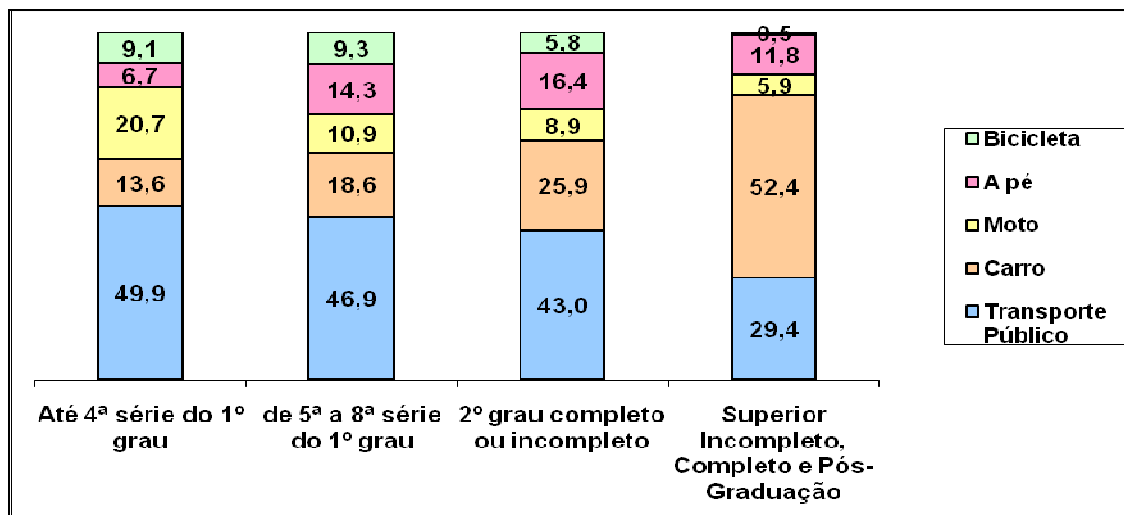
**Mapa 1 – Utilização dos meios de transporte por região**



Fonte: Sips - 2010

Abaixo, no Gráfico 1, as informações da opção de transporte são obtidas por nível de escolaridade.

**Gráfico 1 - Meio de transporte mais utilizado por escolaridade (%)**



Fonte: Sips - 2010

O Gráfico 1 mostra uma diferença na opção de transporte entre os níveis de escolaridade, evidenciando uma tendência: quanto mais alto o nível de escolaridade, mais o meio de transporte carro é utilizado. Mais da metade das pessoas com nível superior completo ou incompleto e com pós graduação, 52,4%, utilizam esse transporte, e pouco menos de 30% utilizam o transporte público. Quase 50% das pessoas com até a quarta série do primeiro grau utilizam o transporte público e apenas 13,6% usam carro. Apesar disso, o grupo é, entre todos os níveis de escolaridade, o que mais utiliza a moto, com 20,7%.

Conforme o nível educacional aumenta, a utilização da moto diminui, tendo como destaque o fato de as pessoas com a 5ª a 8ª séries do primeiro grau usarem 50% menos esse transporte que pessoas com até a 4ª série do mesmo nível de ensino.

Apesar de as manchetes de jornais noticiarem o tráfego intenso nas principais rodovias da região Sudeste, observa-se na tabela abaixo que todas as demais regiões também enfrentam congestionamentos, com dados semelhantes. O número de pessoas que enfrentam congestionamentos mais de 1 vez por dia na região Sudeste é de 21,6%, um pouco acima da média nacional, de 20,5%, mas abaixo da região Norte, com 26,2% dos casos. Na frequência de 1 vez por dia, novamente a região Norte se apresenta em primeiro, com 19,7% dos casos, as regiões Centro-Oeste e Nordeste pouco acima da média nacional de 16%, e a região Sudeste e Sul com menores índices, em 15,5% e 14% respectivamente.

**Tabela 2 – Frequência dos congestionamentos enfrentados**

	<b>Brasil</b>	<b>Sul</b>	<b>Sudeste</b>	<b>Centro-Oeste</b>	<b>Nordeste</b>	<b>Norte</b>
Mais de 1 vez por dia	20,5	21,9	21,6	20,8	14,1	26,2
1 vez por dia	16,0	14,0	15,5	16,3	16,2	19,7
2 ou 3 vezes por semana	11,6	12,3	12,2	11,1	12,0	8,6
1 vez por semana	9,1	7,7	10,8	6,3	7,5	11,5
De 15 em 15 dias	3,6	4,0	4,7	0,7	2,8	3,7
1 vez por mês	5,8	7,4	4,3	6,3	6,8	6,6
Nunca	31,0	26,5	29,7	34,4	39,3	22,5
Não sabe	0,2	0,0	0,0	1,7	0,0	0,0
Não respondeu	2,1	6,3	1,1	2,4	1,3	1,2

Fonte: Sips – 2010

Nota-se uma parcela considerável de quase um terço dos entrevistados que diz nunca enfrentar congestionamentos, com destaques para região Nordeste com 39,3%, seguido do Centro-Oeste, com 34,4%. Nos dados, porém, não há considerações sobre a extensão do congestionamento, o tempo gasto no congestionamento e/ou os horários de deslocamento dos entrevistados.

Apenas para quem respondeu usar carro ou moto, foi feita uma pergunta sobre a propriedade do veículo (próprio ou pertencente à família). Dos entrevistados com escolaridade até a quarta série do primeiro grau, 65,32% responderam que o veículo que utilizam é próprio, contra 83,33% dos que possuem ensino superior incompleto, ou completo, ou pós-graduação. Utilizando a variável renda para a mesma pergunta, 52,3% das pessoas que recebem até dois salários mínimos se declararam proprietárias do carro ou moto utilizado no transporte. Entre aqueles que recebem acima de 20 salários mínimos, o índice é de 95,59%.

Na tabela abaixo, os dados informam a integração utilizada pelos cidadãos no dia-a-dia.

**Tabela 3 – Tipo de integração utilizada no dia-a-dia**

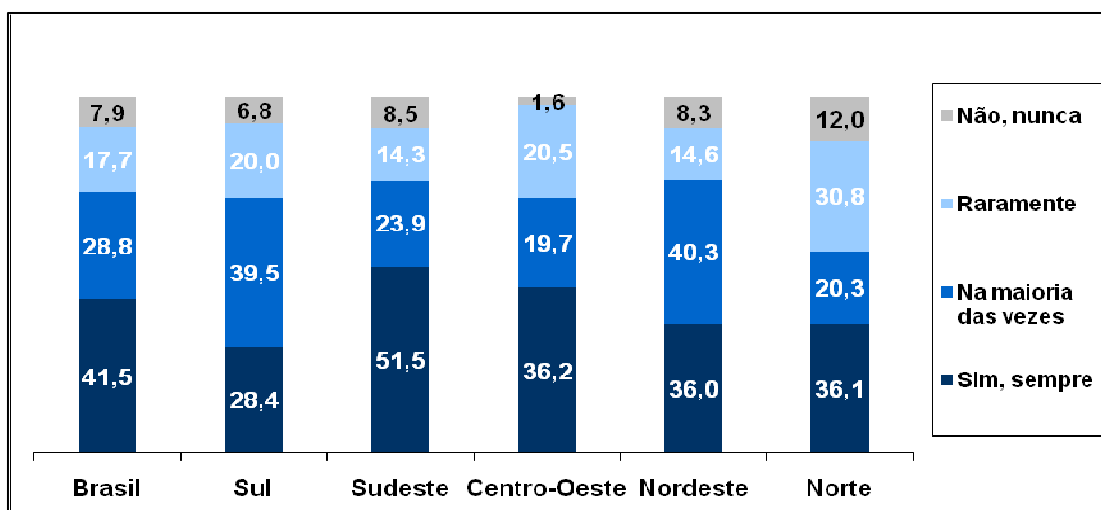
	<b>Brasil</b>	<b>Sul</b>	<b>Sudeste</b>	<b>Centro-Oeste</b>	<b>Nordeste</b>	<b>Norte</b>
Não existe em minha cidade	<b>26,3</b>	<b>33,7</b>	<b>19,0</b>	<b>21,3</b>	<b>23,3</b>	<b>55,6</b>
Não usa, apesar de existir	<b>27,5</b>	<b>14,7</b>	<b>37,0</b>	<b>17,3</b>	<b>24,5</b>	<b>22,6</b>
Ônibus-ônibus	33,2	42,6	25,2	32,3	49,8	21,1
Ônibus-metrô	4,9	4,2	9,2	0,8	0,8	0,8
Ônibus-trem	1,1	0,5	2,4	0	0	0
Trem-metrô	0,9	0	1,9	0,8	0	0
Outro tipo	0,8	0	1,3	2,4	0	0
NS	0,7	0	0,9	2,4	0,4	0
NR	4,5	4,2	3,0	22,8	1,2	0

Fonte: Sips – 2010

Observa-se na Tabela 3 que 55% dos entrevistados da região Norte alegaram que não há integração na cidade que residem, enquanto na região Sudeste esse percentual é de menos da metade, 19%, o que aponta a interligação entre os sistemas de transportes na região mais desenvolvida do País. Apesar disso, foi na região Sudeste que o maior número de entrevistados revelou não usar o serviço de integração, mesmo com sua existência: 37%. A região Sul aparece com o menor percentual, 14,7%. Entre os tipos de integração mais utilizados, o primeiro é o ônibus-ônibus, com uma média nacional de 33,2%, e com as regiões Nordeste e Sul como as que mais utilizam – 49,8% e 42,6%, respectivamente. A região Sudeste é a que mais utiliza o ônibus juntamente com outro tipo de integração, o metrô, com quase 10% dos casos.

O Gráfico 2 ilustra a pontualidade dos transportes públicos utilizados pelos entrevistados. Na média nacional, 41,5% acham que sempre há atraso, com destaque para o Sudeste, com 51,5%, acima da média, e o Sul, com 28,4%, abaixo da média. Na região Norte, 12% afirmam que nunca há atraso no transporte público. No Centro-Oeste, o índice é de 1,6% (média nacional de 7,9%).

**Gráfico 2 – Pontualidade na frequência dos transportes públicos utilizados (%)**



Fonte: Sips – 2010

Ainda no Gráfico 2, observa-se que, somando as respostas positivas e as moderadas (“Sim, sempre” e “Na maioria das vezes”, respectivamente), as regiões Sul, Sudeste e Nordeste mantêm uma proximidade com a média nacional (Brasil: 70,3; Sul: 67,9; Sudeste: 75,4; e Nordeste: 76,3).

A Tabela 4 traz os dados, em porcentagem, sobre o motivo do deslocamento do cidadão, com divisão por nível de escolaridade.

**Tabela 4 – Motivo da maioria dos deslocamentos dentro de sua cidade – por escolaridade (%)**

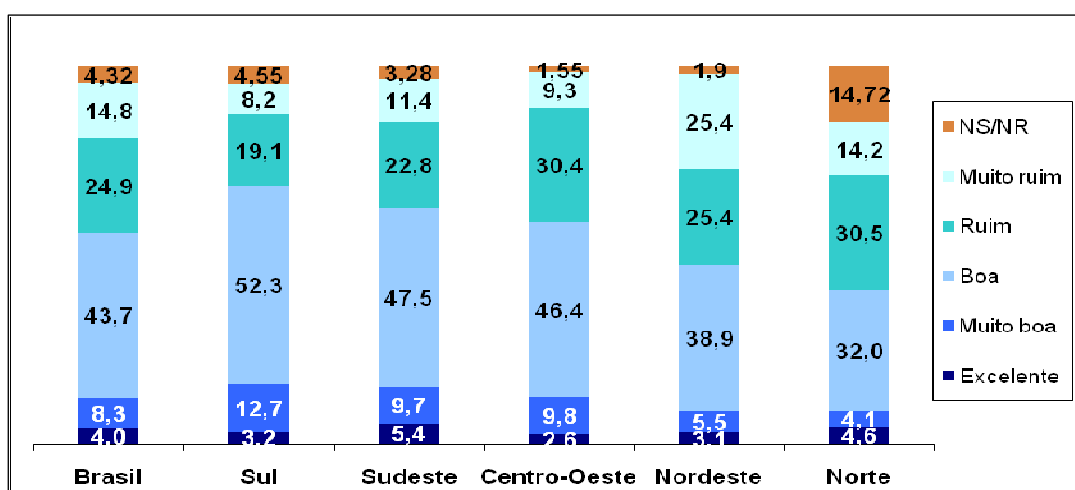
Escolaridade/Motivo	Trabalho	Educação	Saúde	Lazer	NS/NR
Até 4ª série do primeiro grau	51.1	1.7	23.3	20.0	4.0
de 5ª a 8ª série do primeiro grau	67.0	2.3	8.2	17.6	4.9
Segundo grau completo ou incompleto	69.3	6.2	4.1	17.3	3.1
Ensino superior incompleto ou completo ou pós-graduação	72.2	10.7	2.9	10.4	3.7

Fonte: Sips - 2010

Nesse ponto, observa-se como o nível de ensino está vinculado à renda e às oportunidades que cada grupo conseguiu obter. Os indivíduos que têm até a quarta série do primeiro grau deslocam-se principalmente por trabalho e por saúde. À medida que o nível de escolaridade aumenta, os deslocamentos por questões trabalhistas e educacionais representam parcelas mais altas, alcançando os 72,2% para as pessoas com nível superior incompleto, completo, ou pós-graduação.

O Gráfico 3 demonstra fatores importantes, inclusive para avaliar o potencial turístico da região. Abaixo, é destacada por grandes regiões a percepção da população sobre a sinalização dentro da cidade, para se locomover.

**Gráfico 3 – Classificação da sinalização dentro da cidade para locomoção**



Fonte: Sips - 2010

Nas regiões Norte e Nordeste, há o maior número de entrevistados que consideram a sinalização ruim ou muito ruim. A região Sul é aquela em que há mais entrevistados satisfeitos com a sinalização, com 68,2%. O grau de sinalização reflete a coesão no planejamento da infraestrutura de transporte das regiões, a concepção de



usuários com veículos próprios e a facilidade para chegar a determinado lugar dentro da cidade.

A Tabela 5 se refere aos momentos em que a população desistiu de sair ou precisou usar outro meio de transporte devido a três motivos: *i*) falta de dinheiro para pagar; *ii*) ausência de transporte; *iii*) falta de linha no horário necessário.

Destaca-se o nível de aproximadamente 50% de mudança de planos ou desistência na região Norte do País por falta de dinheiro. Em seguida, vêm as regiões Nordeste e Sudeste, com 29,7% e 28,6%, respectivamente.

A região Norte também aparece como a primeira no índice de desistência por ausência de transporte, fator este que compromete o direito de ir e vir da população. A taxa chega a 53,8%.

**Tabela 5 - Desistência de ir a algum lugar ou necessidade de usar outro meio de transporte pelos seguintes motivos:**

Brasil e grandes regiões		Por falta de dinheiro para pagar	Por ausência de transporte	Por falta de linha no horário necessário
Brasil	<i>Sim</i>	28.91	35.30	36.52
	<i>Não</i>	67.45	60.81	59.43
Sul	<i>Sim</i>	18.95	20.53	30.53
	<i>Não</i>	77.37	74.74	64.74
Sudeste	<i>Sim</i>	28.57	39.47	36.28
	<i>Não</i>	69.74	58.83	61.84
Centro-Oeste*	<i>Sim</i>	23.62	29.13	25.98
	<i>Não</i>	55.12	49.61	52.76
Nordeste	<i>Sim</i>	29.64	31.23	41.50
	<i>Não</i>	69.57	67.98	57.31
Norte	<i>Sim</i>	48.12	53.38	46.62
	<i>Não</i>	51.88	45.86	52.63

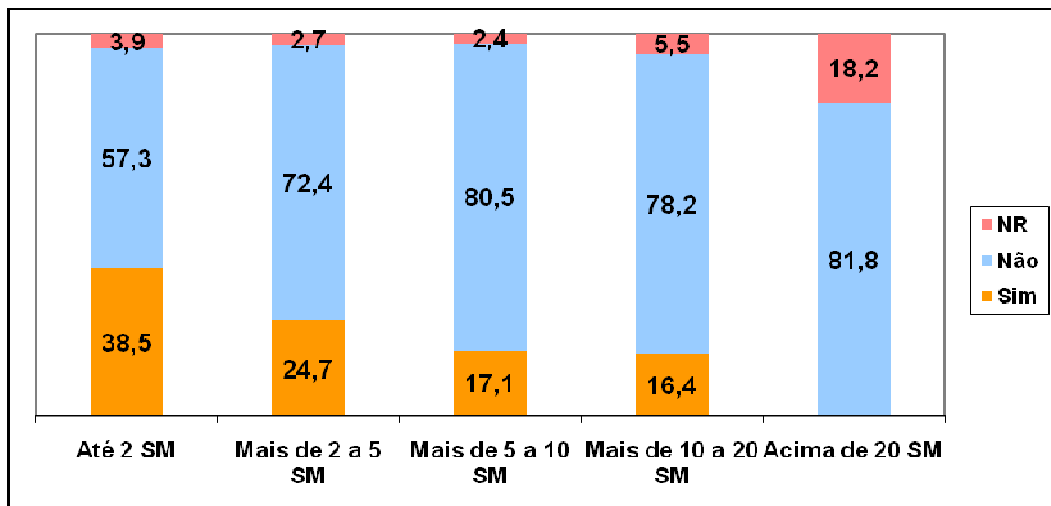
Fonte: Sips - 2010

\* Com a exceção da região Centro-Oeste, que obteve uma taxa de “Não Respondeu” (NR) em 20%, as demais regiões têm uma representação muito baixa de “Não Sabe” (NS) e (NR).

A região Norte também lidera pelo motivo de falta de linha no horário necessário, com uma taxa de 46,6%. Em seguida, vêm as regiões Nordeste, com 41,5%, e Sudeste, com 36,3%.

No Gráfico 4, a análise é realizada a partir da primeira variável, desistência por falta de dinheiro, dessa vez, analisada não por região, mas por faixa salarial.

**Gráfico 4 – Desistência de ir a algum lugar ou necessidade de usar outros meios de transportes, por falta de dinheiro e por faixa salarial**



Fonte: Sips - 2010

Para as classes que ganham até 2 salários mínimos, o percentual de desistência e/ou mudança de meio de transporte por falta de dinheiro se aproxima dos 40%. A taxa sofre uma queda com o aumento do salário, alcançando o nível nulo a partir de 20 salários mínimos.

A Tabela 6 sinaliza as principais características escolhidas pela população para que o transporte seja considerado bom, envolvendo transportes públicos, automóveis, bicicletas e motos.

**Tabela 6 – Quais as características para um bom transporte?**

<b>Motivos</b>	<b>Brasil</b>	<b>Sul</b>	<b>Sudeste</b>	<b>Centro-Oeste</b>	<b>Nordeste</b>	<b>Norte</b>
<i>Ter disponível mais de uma forma de se deslocar</i>	<b>13.5</b>	18.3	18.1	7.2	10.2	5.8
<i>Ser rápido</i>	<b>35.1</b>	31.2	36.9	36.8	38.5	25.5
<i>Sair num horário adequado à sua necessidade</i>	<b>9.3</b>	11.5	8.0	7.2	10.8	9.4
<i>Chegar no horário desejado a seu destino</i>	<b>4.8</b>	5.6	5.3	2.8	5.5	2.7
<i>Ser saudável</i>	<b>1.3</b>	0.5	0.9	1.3	2.1	1.8
<i>Poluir pouco</i>	<b>2.3</b>	0.7	2.1	1.3	3.6	3.3
<i>Ser barato</i>	<b>9.9</b>	8.5	8.6	13.4	10.7	11.2
<i>Ser confortável</i>	<b>9.7</b>	7.8	7.6	10.6	10.5	16.4
<i>Ter menor risco de assalto</i>	<b>2.3</b>	1.5	1.3	2.5	1.9	7.0
<i>Ser fácil de usar</i>	<b>1.2</b>	1.5	0.7	0.9	1.5	2.4
<i>Ter menor risco de acidente</i>	<b>4.2</b>	4.4	4.2	5.3	2.7	6.4
<i>Cobrir uma área maior</i>	<b>2.6</b>	3.9	1.1	5.9	1.0	5.2
<i>Ser cômodo</i>	<b>1.4</b>	2.0	2.1	1.6	0.3	0.9
<i>Outra característica</i>	<b>1.4</b>	1.7	2.0	0.3	0.7	1.2
<i>NS</i>	<b>0.4</b>	0.2	0.7	0.9	0.0	0.0
<i>NR</i>	<b>0.7</b>	0.7	0.5	2.2	0.0	0.9

Fonte: Sips - 2010

A rapidez lidera em nível nacional e em todas as grandes regiões, com uma média de 30%. Em segundo lugar, vem a possibilidade de se deslocar com outros meios. Outros relevantes são: o preço, por ser mais barato; a comodidade para quem o utiliza; a disponibilidade em horário adequado à saída.

A Tabela 7 mostra o motivo pelo qual o entrevistado escolheu o meio de transporte que mais utiliza, nas cinco regiões.

**Tabela 7 – Quais foram os principais motivos que levaram você a escolher o meio de transporte que mais usa?**

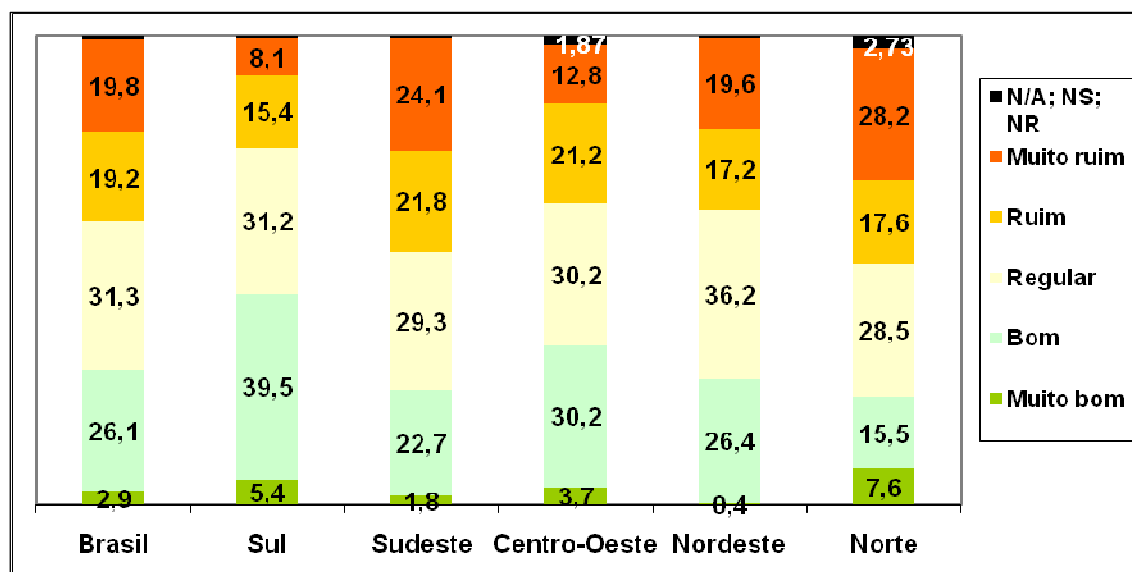
<b>Motivos</b>	<b>Brasil</b>	<b>Sul</b>	<b>Sudeste</b>	<b>Centro-Oeste</b>	<b>Nordeste</b>	<b>Norte</b>
<i>É o único do qual você tem conhecimento</i>	<b>10.5</b>	16.6	11.8	7.5	8.3	6.4
<i>É mais rápido</i>	<b>32.7</b>	25.4	37.8	28.7	33.8	27.0
<i>Sai num horário adequado à sua necessidade</i>	<b>5.7</b>	6.1	4.0	5.0	8.2	6.7
<i>Chega no horário desejado a seu destino</i>	<b>2.7</b>	3.4	2.6	1.6	3.4	1.5
<i>É saudável</i>	<b>6.0</b>	4.4	4.5	4.1	9.8	7.0
<i>Polui pouco</i>	<b>0.8</b>	0.7	0.5	0.6	1.5	0.3
<i>É mais barato</i>	<b>14.8</b>	14.9	9.7	14.3	18.2	23.9
<i>É mais confortável</i>	<b>5.2</b>	5.9	4.8	10.3	3.7	4.2
<i>Tem menor risco de assalto</i>	<b>1.0</b>	1.5	0.9	1.3	0.7	1.2
<i>Tem menor risco de acidente</i>	<b>0.6</b>	0.2	0.5	0.6	0.9	0.9
<i>É fácil de usar</i>	<b>8.3</b>	5.6	11.1	9.0	4.7	9.4
<i>Cobre uma grande área</i>	<b>2.0</b>	5.6	0.9	1.9	1.5	2.1
<i>É cômodo</i>	<b>4.1</b>	5.9	4.4	8.4	1.3	2.4
<i>Outro motivo</i>	<b>4.9</b>	3.2	5.5	5.3	4.0	6.4
<i>NS</i>	<b>0.3</b>	0.0	0.6	0.6	0.0	0.0
<i>NR</i>	<b>0.5</b>	0.7	0.7	0.9	0.0	0.6

Fonte: Sips - 2010

A rapidez é o fator que mais influencia o cidadão a escolher o meio de transporte, com 32,7%, e depois vem o preço, com 14,8%, ou seja, o fato de o transporte ser o mais barato é de grande importância na hora da decisão. Quando são analisados os dados das regiões, verifica-se o mesmo padrão, com a rapidez do transporte destacada como primeira consideração.

O Gráfico 5 mostra o que os usuários acham da qualidade do transporte público na sua cidade, com as médias nacionais e nas regiões.

**Gráfico 5 – Qualidade do transporte público em sua cidade**

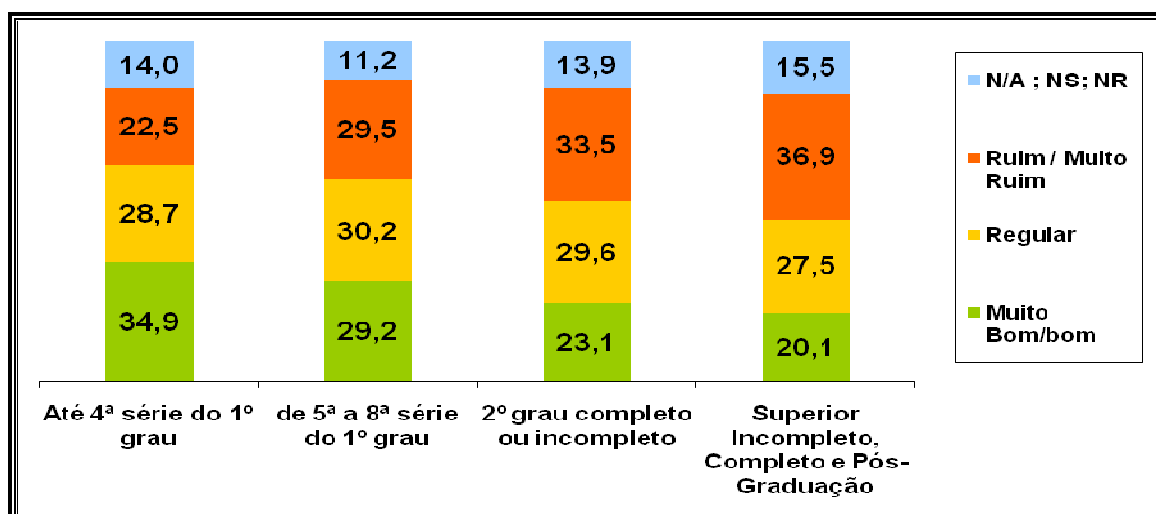


Fonte: Sips - 2010

Nacionalmente, pouco menos de 20% da população acha o transporte público muito ruim. Os números são piores no Norte, com 28,2% da população com essa opinião. Apenas no Sul, menos de 10% acham o transporte muito ruim.

A opinião predominante é de que o transporte público é regular, sendo a média nacional de 31,3%. Nas regiões, os valores variam de 36,2% no Nordeste, a 28,5% no Norte. O número de opiniões favoráveis é baixo, alcançando 0,4% para *Muito Bom* na região Nordeste. No Gráfico 6, vemos a mesma pergunta com as respostas divididas por nível de escolaridade.

**Gráfico 6 – Opinião sobre a qualidade do transporte público na cidade, por nível de escolaridade (%)**



Fonte: Sips - 2010

Observa-se um nível crítico maior entre as pessoas com mais escolaridade: 34,9% daquelas com até a quarta série do primeiro grau acham o transporte muito bom ou bom, mas somente 20,1% das pessoas com nível superior incompleto, completo, ou pós-graduação dividem essa opinião. Entre as pessoas com maior nível de educação, 36,9% acham o transporte muito ruim/ruim, e entre os com menor nível, somente 22,5% têm essa opinião.

Esses resultados mostram que conforme o nível educacional aumenta, os usuários se tornam mais críticos quanto à qualidade do transporte público. Como esse público tende a contar com rendimentos maiores, nesse caso, existe a preferência pelo automóvel particular como forma de substituição ao transporte público.

A Tabela 8 mostra o nível de segurança das pessoas em seu meio de transporte mais utilizado.

**Tabela 8 – Sensação de segurança no meio de transporte mais utilizado**

	<b>Brasil</b>	<b>Sul</b>	<b>Sudeste</b>	<b>Centro-Oeste</b>	<b>Nordeste</b>	<b>Norte</b>
<i>Sim, sempre</i>	<b>40.0</b>	44.9	40.0	43.9	36.3	37.3
<i>Na maioria das vezes</i>	<b>26.9</b>	43.2	26.8	24.0	23.1	17.6
<i>Raramente</i>	<b>13.6</b>	4.6	13.8	18.1	12.4	22.4
<i>Não, nunca</i>	<b>19.0</b>	6.8	19.1	12.5	28.0	22.1
<i>NS</i>	<b>0.1</b>	0.0	0.2	0.6	0.0	0.0
<i>NR</i>	<b>0.4</b>	0.5	0.2	0.9	0.2	0.6

Fonte: Sips - 2010

Os dados mostram que 66,9% das pessoas se sentem seguras sempre ou na maioria das vezes em seu transporte mais utilizado, e 32,6% não se sentem seguras nunca ou se sentem raramente. A Tabela 9 ajuda a esclarecer os motivos das respostas.

**Tabela 9 – Você já foi assaltado (ou conhece alguém que já foi) usando o meio de transporte que mais usa?**

	<b>Brasil</b>	<b>Sul</b>	<b>Sudeste</b>	<b>Centro-Oeste</b>	<b>Nordeste</b>	<b>Norte</b>
<i>Sim, já fui assaltado</i>	<b>6.9</b>	5.4	9.6	7.8	4.3	4.9
<i>Sim, conheço quem já foi assaltado</i>	<b>30.4</b>	21.0	33.2	19.0	35.3	34.2
<i>Sim, já fui assaltado e conheço quem já foi</i>	<b>4.6</b>	1.5	4.6	1.9	6.5	7.6
<i>Não nunca fui assaltado, nem conheço quem já foi</i>	<b>57.7</b>	71.7	52.2	70.7	53.8	53.0
<i>NS</i>	<b>0.1</b>	0.2	0.3	0.0	0.0	0.0
<i>NR</i>	<b>0.2</b>	0.2	0.1	0.6	0.2	0.3

Fonte: Sips – 2010

Como mostra a Tabela 9, somente 6,9% dos entrevistados já foram assaltados; 30,4% conhecem alguém que já foi assaltado; e 4,6% já foram assaltados e conhecem alguém que também foi. A sensação de segurança indicada na Tabela 8 pode ser explicada pelo fato de 57,7% dos entrevistados nunca terem sido assaltados e nem conhecerem alguém que foi assaltado no meio de transporte que mais usam, sendo que no Sul esse índice é de 71,7%.

A Tabela 10 mostra a porcentagem dos entrevistados que sofreram ou conhecem quem sofreu acidente no meio de transporte mais utilizado.

**Tabela 10 – Você já sofreu (ou conhece alguém que já sofreu) acidente usando o meio de transporte que você mais usa?**

	<b>Brasil</b>	<b>Sul</b>	<b>Sudeste</b>	<b>Centro-Oeste</b>	<b>Nordeste</b>	<b>Norte</b>
<i>Sim, já sofri acidente</i>	<b>9.4</b>	9.5	11.1	11.5	4.9	11.2
<i>Sim, conheço quem já sofreu acidente</i>	<b>31.6</b>	20.0	36.4	28.0	31.9	33.3
<i>Sim, já sofri e conheço quem já sofreu</i>	<b>5.3</b>	3.4	3.4	1.6	10.4	7.0
<i>Não, nunca sofri acidente, nem conheço quem já sofreu</i>	<b>53.4</b>	66.8	48.8	58.3	52.7	48.2
<i>NS/NR</i>	<b>0.3</b>	0.2	0.3	0.6	0.3	0.3

Fonte: Sips - 2010

A porcentagem das pessoas que nunca sofreram acidentes nem conhecem alguém que sofreu é de 53,4% no Brasil. Apenas 9,4% dos entrevistados responderam que já sofreram algum acidente no meio de transporte que mais utilizam. Entre as

regiões, o Centro-Oeste tem o maior índice, com 11,5% das pessoas respondendo já terem sofrido acidente, enquanto no Nordeste o índice é o menor, 4,9%. O maior índice de pessoas que nunca sofreram nem conhecem quem sofreu acidente no meio mais utilizado foi registrado no Sul, com 66,8%. Com o maior índice, aparece o Norte, com 48,2%.

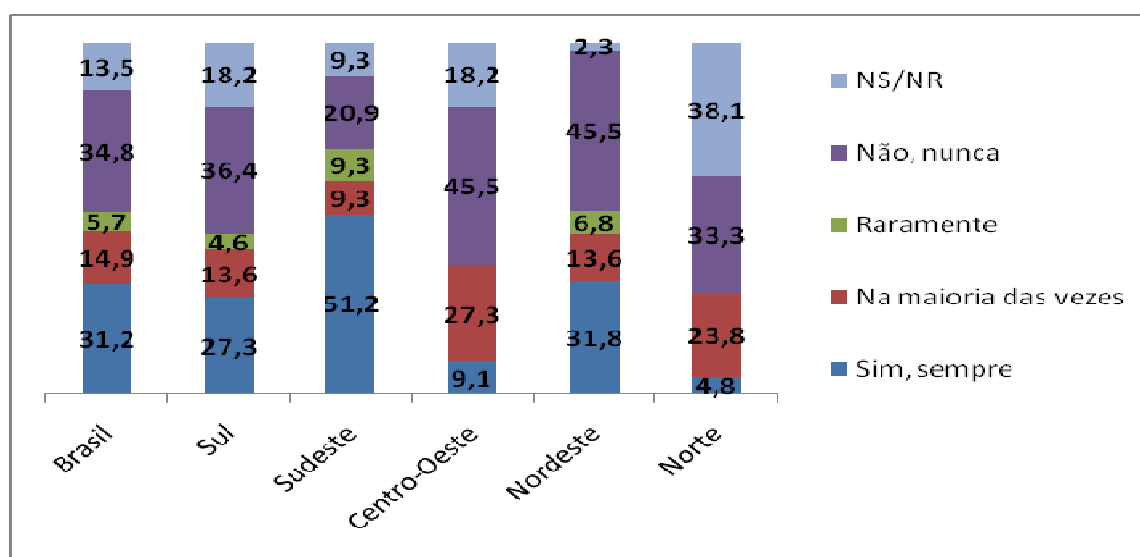
**Tabela 11 – Principais fontes de informação sobre transporte em sua cidade**

	Brasil	Sul	Sudeste	Centro-Oeste	Nordeste	Norte
Pontos de parada	31,0	22,2	29,8	37,7	33,3	34,2
Terminais/estações	12,3	15,9	15,2	11,8	7,7	8,2
Ruas	6,4	17,3	2,8	5,9	5,0	7,3
TV	16,9	13,7	15,1	19,3	19,7	18,8
Rádio	5,1	3,7	5,2	1,6	8,4	2,7
Telefone	3,0	2,0	2,7	0,0	5,9	2,1
Jornal	4,9	4,6	7,5	2,5	1,8	5,2
Internet	2,6	2,9	3,4	2,5	1,5	1,5
Conversas	12,1	10,5	12,8	6,2	13,3	14,9
Funcionários	1,1	1,5	1,1	0,3	1,9	0,0
Outros	0,9	0,2	0,7	1,9	0,3	2,4
NS	2,4	2,2	3,0	6,5	0,0	1,8
NR	1,6	3,4	0,8	3,7	1,0	0,9

Fonte: Sips - 2010

Na Tabela 11, os dados evidenciam as alternativas de maior importância para os cidadãos sobre as fontes de informações sobre transporte na cidade que residem. Em todas as regiões, o próprio ponto de parada é a principal fonte de informação, com uma média nacional de 31%. A TV, os terminais e as conversas também exercem papel importante no processo de distribuição das informações.

**Gráfico 7 – Adequação/Adaptação do meio de transporte mais usado aos portadores de necessidades especiais**

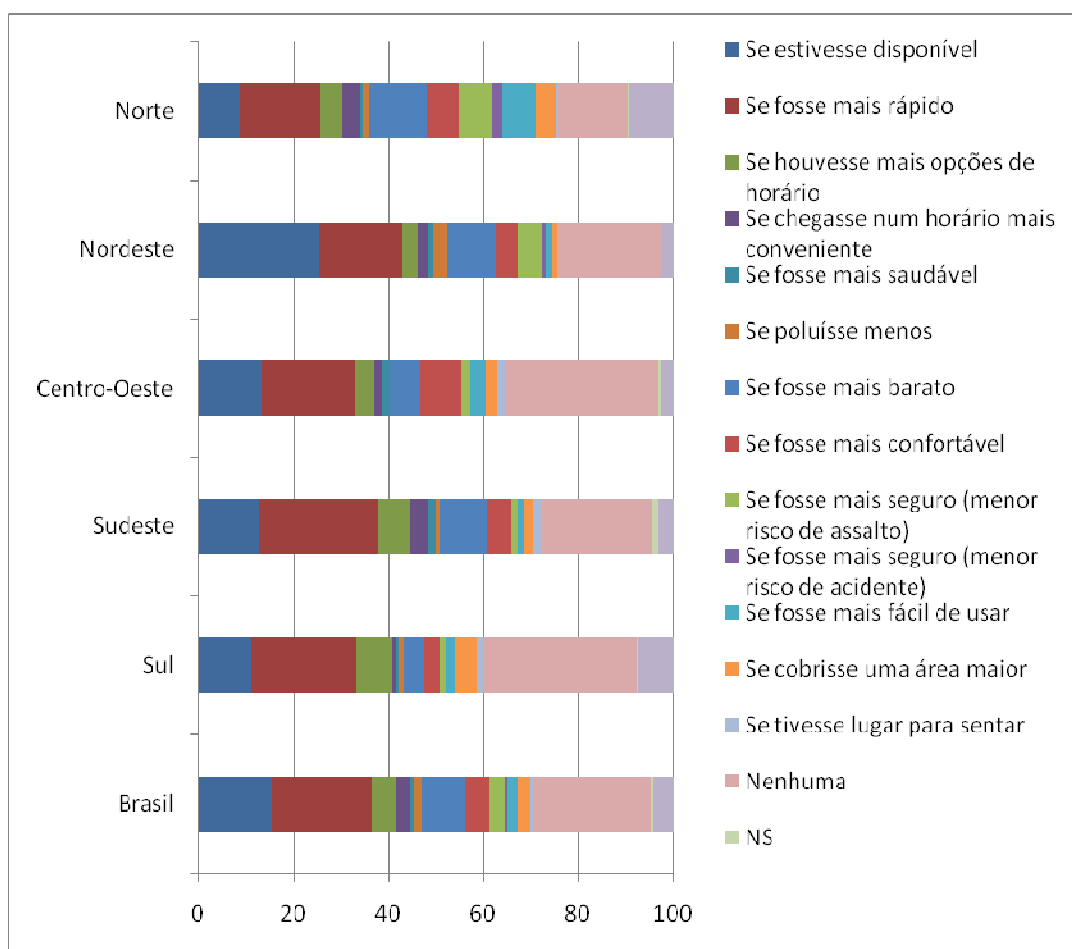


Fonte: Sips – 2010



Os dados sobre a adequação dos meios de transporte às pessoas com deficiência se revelam assimétricos entre as regiões. Na região Sudeste, para mais da metade dos entrevistados, os transportes são sempre adaptados às suas necessidades, com 51,2%. Bem abaixo, a média nacional apresenta 31,2% dos respondentes que consideram os transportes sempre adequados, contra 9,1% na região Centro-Oeste e 4,8% na região Norte. Apesar de a região Nordeste apresentar um índice de 31,8% de pessoas que consideram que o meio transporte sempre está adaptado às necessidades, 45,5% dos entrevistados da região consideram que os meios de transporte nunca estão aptos para o deslocamento de pessoas com necessidades especiais, índice semelhante ao da região Centro-Oeste.

**Gráfico 8 - Condições para passar a utilizar o transporte público**



Fonte: Sips – 2010

No Gráfico 8, questiona-se o que levaria aqueles que não usam transporte público a utilizá-lo. A disponibilidade e a rapidez obtiveram, o maior índice de respostas, ultrapassando, juntas, 40% das opções para a região Nordeste. Com a exceção da região Nordeste, em que a disponibilidade foi mais citada, as demais regiões optam primeiramente pela rapidez. Como terceira opção, o preço (ser mais barato) e o conforto aparecem juntos, com aproximadamente 15% das considerações. Com exceção do Centro-Oeste, as demais regiões levam em conta mais o preço que o conforto. Contudo, uma parcela considerável dos respondentes afirma que nenhuma opção os faria utilizar

os transportes públicos, com 14,7% para a região Norte, 32,5% para a região Centro-Oeste, e uma média nacional de 24,1%.

**Tabela 12 – Tempo gasto no deslocamento diário  
para quem anda a pé ou de bicicleta**

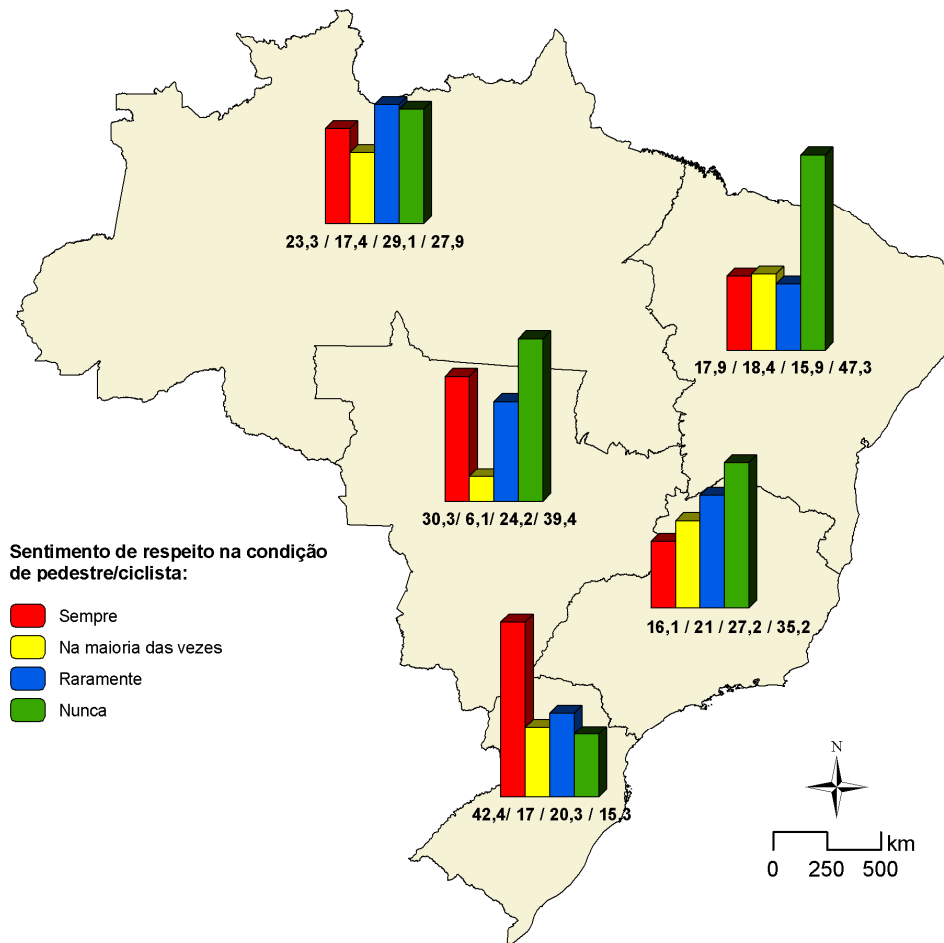
	Até 15 min	Até 30 min	Até 1 hora	Até 2 horas	Mais de 3 horas	NS	NR
Brasil	51,0	34,7	9,0	2,9	0,2	0,6	1,7
Sul	50,9	37,3	3,4	1,7	1,7	0,0	5,1
Sudeste	41,4	40,1	13,6	3,7	0,0	0,6	0,6
Centro-Oeste	33,3	48,5	12,1	3,0	0,0	0,0	3,0
Nordeste	58,5	30,9	6,8	2,4	0,0	0,5	1,0
Norte	58,1	26,7	8,1	3,5	0,0	1,2	2,3

Fonte: Sips – 2010

A região Centro-Oeste aparece como a região com menor índice de rápidos deslocamentos a pé ou de bicicleta, com apenas 33,3% deles sendo de até 15 minutos, longe da média nacional, de 51%. Na mesma região, os respondentes com deslocamentos de até 30 minutos são 48,5%, índice bem acima da média nacional de 34,7%. O índice de respondentes que fazem deslocamentos com até 1 hora é maior nas regiões Sudeste e Centro-Oeste, com 13,6% e 12,1%.

O Mapa 2 traz informações sobre o quanto se respeita o ciclista e pedestre nas regiões.

**Mapa 2 –Dados sobre o respeito aos pedestres/ciclistas, por região**



Fonte: SIPS – 2010

Mais uma vez, o Sul se destaca positivamente, com 42,4% dos entrevistados respondendo que sempre há sentimento de respeito na condição de pedestre e ciclista, enquanto 17% acham que isso acontece na maioria das vezes. No extremo oposto está o Nordeste, onde 47,3% das pessoas acham que nunca há sentimento de respeito na condição de pedestre e ciclista, e 15,9% acham que isso ocorre raramente.

## Conclusão

O Ipea, por meio do Sistema de Indicadores de Percepção Social, identificou a percepção que a população tem da mobilidade urbana. Apesar da heterogeneidade física e cultural, as regiões apresentaram resultados comparáveis, com problemas comuns de infraestrutura e qualidade do transporte público. As diferenças, porém, foram mais sutis ao analisar os dados por renda ou escolaridade.

O congestionamento, fator que compromete a ida e vinda dos cidadãos para o trabalho, é percebida com similaridades nas cinco regiões do País, revelando as consequências da qualidade precária dos meios de transportes públicos em conglomerados urbanos.

No âmbito das cidades, a integração de transporte público mais utilizada no dia-a-dia é ônibus/ônibus. Investimentos em metrô, VLT – veículo leve sobre trilhos – e trem, que integram e comportam mais pessoas, são mais rápidos e poluem menos, podem ser soluções de melhor qualidade, se não for possível reduzir o contingente e a concentração populacional das metrópoles aferida hoje. Essas alternativas, aliadas ao incentivo do governo para promover novas modalidades de transporte, em substituição aos automóveis e ônibus, diminuiriam o fluxo de veículos, os atrasos, o desconforto da população e a emissão de gases poluentes na atmosfera, beneficiando a saúde pública.

Considerando a situação nacional, as alternativas propostas para efetuar melhorias com maior relevância na hora de classificar um bom transporte público foram a disponibilidade e a rapidez. Cerca de 30% dos respondentes nas regiões avaliaram como regular o serviço de transporte público. Quando a pergunta foi dirigida àqueles com mais escolaridade, as respostas foram mais críticas. Entre aqueles que não utilizam o transporte público, a disponibilidade e a rapidez também foram os itens que apresentaram o maior número de respostas negativas em termos de avaliação, tornando algo consensual esse tipo de apreciação e apresentando um cenário claro para a ação das políticas de governo.

## **Metodologia**

A técnica amostral utilizada para a confecção da pesquisa pode ser denominada como “amostragem por cotas”, visando assim, à representatividade e operacionalidade.

### **Margem de erro**

A técnica de amostragem por cotas consistiu em dimensionar o tamanho da amostra, de modo a garantir a margem de erro geral (nível nacional) de 1,86%, considerando um nível de confiança de 95%, com  $p = 0,5$ , dado a heterogeneidade das regiões brasileiras. A margem de erro máxima por região é 5% e  $p = 0,7$ , mantendo-se o mesmo nível de confiança. A fim de isolar o erro amostral proveniente das variáveis que acredita-se terem grande variabilidade, as seguintes variáveis foram controladas: idade, sexo, escolaridade, renda, UF, região metropolitana (RM) e não-RM e porte do município. O controle foi realizado através das cotas, de forma que se manteve a composição da população na distribuição percentual daquelas variáveis. Mantendo-se essa composição, a variabilidade da amostra nesses quesitos é igual à da população. Esse controle possibilita maximizar as estimativas e se obter uma margem de erro de 5%, com nível de confiança de 95%, para os níveis do Brasil e das grandes regiões.

### **Acesso ao entrevistado**

As entrevistas são realizadas com pessoas físicas nas residências, de modo a obter as informações diretamente das famílias, segundo seu local de moradia.

### **Distribuição e dimensionamento da amostra**

Inicialmente, foi calculado o número de entrevistas necessário de forma a garantir um nível mínimo de confiança de 5% para cada região do território nacional, mantendo-se também a proporcionalidade existente. Em seguida, a amostra de cada região foi dividida proporcionalmente entre os respectivos estados. Por sua vez, as amostras estaduais foram dicotomizadas entre metropolitana e não metropolitana. A partir daí, os municípios que compõem a amostra final foram selecionados, contemplando-se municípios autorrepresentativos, médios e pequenos. Na seleção, procurou-se representar cada estado espacialmente, ao mesmo tempo em que se buscou garantir operacionalidade das rotas.



**Ipea - Instituto de Pesquisa  
Econômica Aplicada**

**Secretaria de Assuntos Estratégicos da  
Presidência da República**