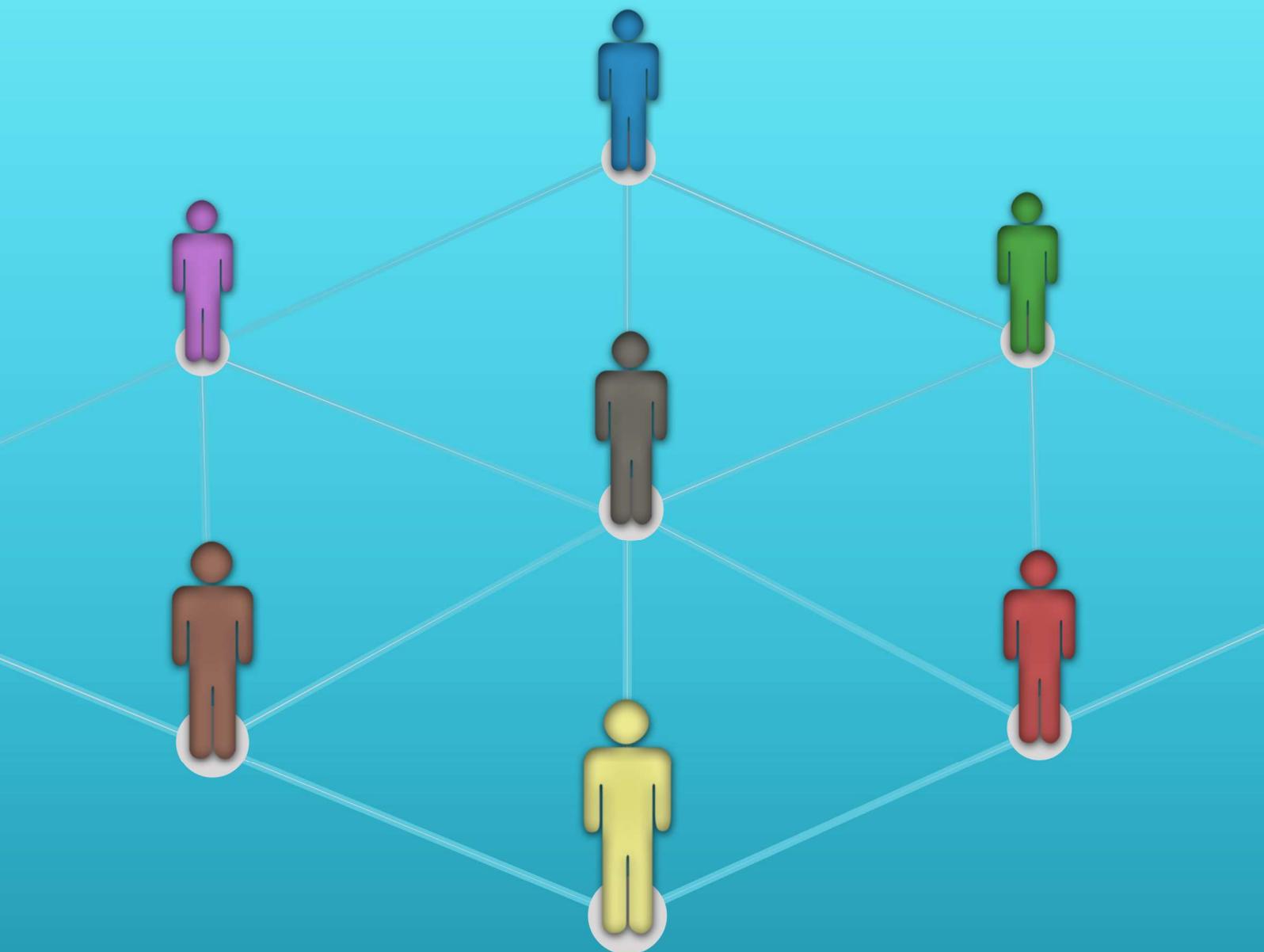


SIPS

Sistema de Indicadores de Percepção Social



Mobilidade Urbana

4 de maio 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

Márcio 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>

Ouidoria: <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.

Introdução¹

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) tem a missão de produzir, articular e disseminar conhecimento para aperfeiçoar as políticas públicas e contribuir para o planejamento do desenvolvimento brasileiro. Nesse contexto, o Sistema de Indicadores de Percepção Social (Sips) pretende ser uma pesquisa permanente do Ipea, complementando os dados secundários já analisados pelo Instituto. Este documento retoma os resultados da pesquisa para o tema mobilidade urbana, tratados inicialmente em comunicado anterior. A intenção desse complemento é acrescentar algumas observações sobre os potenciais e limitações da pesquisa e apresentar alguns indícios sobre a diferença entre as percepções observadas.

O conceito de mobilidade, entendida como a facilidade de deslocamento, por vezes é vinculado àqueles que são transportados ou se transportam e por outras vezes relacionado à cidade ou ao local onde o deslocamento pode acontecer. O relevante é perceber que ela depende do nível de adequação entre as características da pessoa ou objeto que deseja ou se quer transportar com a capacidade do sistema de transporte e infraestrutura, aqui incluídas todas as formas de deslocamento possíveis. O foco dado nesta pesquisa restringe-se ao meio urbano e ao deslocamento apenas de pessoas, não incluindo as cargas.

A apresentação e breve análise da percepção da sociedade acerca da mobilidade presentes neste texto pretendem servir de apoio à discussão do uso de pesquisas dessa natureza como uma ferramenta ao aprimoramento das políticas públicas. Não é tão trivial, entretanto, vincular diretamente a percepção ao nível ou à qualidade da prestação de serviço, pois ela está condicionada ao nível de exigência do cidadão e seu conhecimento sobre o serviço.

A percepção está relacionada também com as diversas formas de sugestão ao indivíduo, como a influência dos veículos de comunicação, seja pelos programas e propagandas privadas, seja pela comunicação e campanhas governamentais. O aproveitamento de pesquisas desse tipo para o aprimoramento das políticas públicas tem o desafio de distinguir a percepção social que está relacionada à qualidade do serviço (e o nível de exigência do cidadão) daquela que se deve à falta de parâmetros de comparação ou mesmo à falta de conhecimento e experiência no uso dos serviços.

Em resumo, a pesquisa, no tema mobilidade urbana, foi realizada por meio de entrevistas domiciliares, num total de 2.786 questionários válidos (com 30 questões) aplicados a pessoas maiores de 18 anos entre os dias 4 e 20 de agosto de 2010 em 146 municípios. Considerou-se uma distribuição pelas grandes regiões do país e por cotas, tendo como parâmetros a Pesquisa Nacional por Amostragem de Domicílios (PNAD) 2008, realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A técnica de amostragem utilizada na pesquisa (por cotas) não permite a determinação de uma margem de erro propriamente dita, mas se considera uma aproximação desse valor com base no método de amostragem probabilística. A partir dessa aproximação, o tamanho da amostra do Sips 2010 foi dimensionado para garantir uma margem de erro nacional de 1,86%, para um nível de confiança de 95%, com $p = 0,5$. Para as regiões, mantendo o mesmo nível de confiança, essa aproximação da margem de erro é de 5% e $p = 0,7$.

¹ Texto produzido por Ernesto Galindo com base nos resultados do SIPS referentes à aplicação do questionário elaborado em conjunto com Bolívar Pêgo Filho, Carlos Henrique de Carvalho, Erivelton Guedes, Fabiano Pompermayer, Rafael Henrique Pereira, Renato Balbim e Vicente Lima Neto. Agradecimentos ao Fábio Schiavinatto, James R. Santos, M^a da Piedade Morais e Thiago Angelo.

A amostra de cada região foi dividida proporcionalmente entre seus 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 da pesquisa segundo rotas de acesso para as tipologias municipais pesquisadas.

Para isolar o erro amostral aproximado oriundo de algumas variáveis com variabilidade potencialmente alta, foram controladas: idade, sexo, escolaridade, renda, UF, região metropolitana (RM) e não-RM. O controle foi realizado por meio das cotas, de forma a manter a composição da população na distribuição percentual daquelas variáveis.

Nas próximas quatro seções serão realizadas algumas observações quanto aos potenciais e restrições da pesquisa; algumas formas de captar a percepção social; a análise complementar da percepção agregada por alguns grupos; e as considerações finais do primeiro ano do Sips, destacando o tratamento dado ao tema da mobilidade urbana dentre os demais.

Considerações gerais sobre a pesquisa

A pesquisa, por meio de seu tamanho amostral, foi dimensionada para garantir uma suposta margem de erro para um nível de confiança apenas em relação ao país e às regiões. Além disso, nos questionários do Sips, houve controle apenas por variáveis gerais comuns a todos os questionários (como idade e renda); não havendo, portanto, controle por variáveis específicas (como tipo de transporte e motivo de viagem). Essa restrição de escopo devido à limitação do tamanho da amostra e da necessária compatibilidade entre os questionários restringe a precisão de alguns recortes mais detalhados. Por outro lado, a percepção do meio de transporte mais utilizado encontrada na amostra e o número de entrevistados nas categorias potencialmente analisáveis permitem que se observem ao menos alguns indícios de diferenciação da percepção por grupo, em especial por tipo de transporte utilizado.

Se não podemos atestar de forma completamente precisa e rigorosa a exata percepção de estratos da sociedade, ao menos conseguimos apresentar algumas indicações que contribuem para a discussão do tema e o entendimento das diferentes percepções que a sociedade tem sobre o serviço e a infraestrutura urbana de transporte e mobilidade.

Nas análises e divulgações do Sips, é importante destacar a restrição etária do universo de respondentes. De outra forma os dados podem ser interpretados de maneira equivocada, gerando uma suposta falha de representatividade. A limitação de idade possui também um efeito positivo na análise da percepção do modo de transporte mais utilizado e nos motivos que levam as pessoas a optarem por um modo de transporte em detrimento a outro. Como o universo de entrevistados é de maiores de 18 anos, todos são potenciais usuários de automóvel, podendo ser comparados com aqueles que utilizam outros modos, já que em tese todos poderiam optar por outras formas de deslocamento.

Considera-se essencial compreender os objetivos dessa pesquisa de percepção e distingui-los da finalidade de outras pesquisas. Embora existam questões sobre percepção do modo mais utilizado, a pesquisa de percepção não substitui a necessidade de se realizar pesquisas de origem-destino (O/D). Em função dessas diferenças, muitas das pesquisas O/D trabalham com um nível mais detalhado de categorias de usuários dentre outros aspectos.

Percepção social: primeira impressão, opinião formada ou reflexão própria induzida?

Captar a percepção da sociedade sobre temas determinados é a finalidade do Sips. Essa percepção social pode ser entendida como uma percepção individual média ou mediana. Nesse sentido, não há porque refutar nem sequer distinguir a percepção de um indivíduo qualquer, a menos que seja para atender algum procedimento previamente estabelecido pela pesquisa de campo ou método estatístico definido.

É possível perceber, entretanto, algumas diferenças nas percepções individuais em função da forma como o questionário é elaborado para a entrevista. Além da finalidade de captar a percepção em si mesma, almeja-se que o Sips possa contribuir no aprimoramento das políticas públicas setoriais a cada tema de pesquisa. Para isso, interessaria saber a relação entre a efetividade dessas políticas e a percepção que a sociedade tem sobre elas. Em determinados aspectos essa relação poderia passar pela percepção social dos serviços públicos prestados.

Não se trata de uma pesquisa de satisfação, já que interessa captar a percepção representativa de todos sobre um determinado tema e não apenas daqueles que utilizam determinado serviço ou equipamento. A distinção entre esses dois públicos (usuários e não usuários) permite, contudo, que se reflita sobre a forma de atuação do poder público com o intuito de tornar as políticas públicas mais eficazes e os serviços mais adequados aos anseios e necessidades da população.

Sendo ou não identificado como um indivíduo que se desloca principalmente de uma determinada forma, esse indivíduo pode ter uma opinião formada sobre as vantagens e desvantagens desse meio de deslocamento. Um indivíduo também pode nunca ter pensado sobre o assunto, mesmo que isso faça parte de sua rotina. Ele pode ainda ter uma opinião formada sobre o assunto sem que, contudo, utilize os mesmos critérios ou parâmetro de análise que outros indivíduos.

Um questionário que leve em consideração essas possibilidades poderia distinguir a opinião formada (ou a primeira impressão sem qualquer reflexão) de uma reflexão própria, mas induzida a ser formada a partir de parâmetros dados de maneira mais objetiva. Poderia o questionário também tentar investigar quais os critérios que o indivíduo utiliza para formar sua percepção sobre determinado assunto.

Essas distinções e nuances não têm de forma alguma a intenção de hierarquizar as respostas e muito menos os respondentes. Elas servem de reflexão para se identificar possíveis relações entre a percepção da sociedade e a qualidade das políticas públicas e serviços prestados. Almeja-se dessa forma ter indícios do que são de um lado problemas de investimento em políticas públicas e gestão de serviços públicos, e do outro, problemas de imagem, comunicação e informação. Esses problemas necessitam de tratamentos distintos do poder público.

No questionário de mobilidade urbana do Sips 2010, foram experimentadas algumas possibilidades de distinção e seus resultados serão abordados na seção seguinte. Esses experimentos fazem parte do aprimoramento do Sips e de seus instrumentos com o intuito de evoluir constantemente, mas sem perder a continuidade desse sistema de indicadores que pretende contribuir com o aperfeiçoamento das políticas públicas.

Mobilidade urbana: indícios da percepção social dos maiores de 18 anos por tipo de transporte mais utilizado

O comunicado anterior que tratou do tema mobilidade urbana no Sips já abordou os assuntos que serão aqui apresentados. Entretanto, a abordagem foi realizada do ponto de vista nacional ou regional. Neste novo comunicado serão apresentados alguns indícios de diferenciação da percepção de acordo com a percepção do tipo de transporte mais utilizado.

A estratificação de controle usada na pesquisa refere-se apenas a variáveis gerais comuns, como renda e idade. A dicotomia RM e não-RM também serviu de estratificação de controle, mas ainda não tinha sido objeto das análises anteriores. Outras variáveis mais específicas como tipo de transporte mais utilizado, por não terem sido usadas na estratificação de controle, possuem algumas restrições de análise agrupada. Considerou-se que esse fato não é impeditivo, tomadas as devidas precauções, de que sejam trazidos apenas indícios de interpretação das percepções de acordo com agrupamentos considerados relevantes.

As análises estratificadas por tipo de transporte mais utilizado serão feitas neste texto sempre que possível. Para isso serão também comentadas suas restrições. Outras formas de estratificação, como aquelas por pessoas com restrição de mobilidade, não foram possíveis devido ao restrito número de observações da amostra.

Caracterização básica por tipo de cidade e de transporte mais utilizado

O foco da pesquisa é a percepção da sociedade sobre determinados temas, mas a partir da observação de certas questões é possível obter alguns indícios das características das cidades. Na Tabela 1 a seguir observa-se a percepção dos entrevistados quanto ao que consideram ser o modo de transporte mais usado para locomoção em suas respectivas cidades. Observa-se que essa distribuição varia em função do seu enquadramento ou não como RM, sempre lembrando que não estão incluídos na amostra os menores de 18 anos.

Tabela 1 – Meio de transporte mais usado para locomoção por RM e não-RM (%)

	A pé	Bicicleta	Carro	Moto	TP
<i>RIDE+RM</i>	6,89%	3,48%	22,55%	7,02%	60,05%
<i>Outros</i>	19,85%	11,43%	25,28%	18,88%	24,55%

Fonte: Sips – 2010

Infere-se que os usuários não-motorizados (pedestres e ciclistas) são três vezes maiores nas cidades fora de regiões metropolitanas, onde se destacam também os motociclistas. Os usuários de carro mantêm percentuais de uso predominante similares segundo o estrato adotado de cidade. O destaque de participação nas RMs de acordo com a percepção captada ocorre por conta do transporte público urbano (TP). Enquanto nessa questão foram observadas 60% das respostas nas RMs, esse percentual fica abaixo dos 25% nas cidades fora de RMs – percentual praticamente equivalente ao de pessoas que utilizam o carro em sua locomoção urbana.

As RMs podem ser analisadas de forma mais restrita, limitando-se a enquadrar como RM aqueles municípios que formavam essas regiões no período anterior à Constituição Federal de 1988 (Tabela 2). Mesmo nessa acepção, as diferenças se mantêm acentuadas. Exceção ocorre com o percentual daqueles que utilizam mais o automóvel, que apresenta comportamento similar, independentemente do seu enquadramento como RM.

Tabela 2 – Meio de transporte mais usado para locomoção por RM original e não-RM (%)

	A pé	Bicicleta	Carro	Moto	TP
<i>RM original</i>	5,14%	1,64%	21,96%	4,91%	66,36%
<i>outros</i>	15,96%	9,38%	24,56%	15,54%	34,56%

Fonte: Sips – 2010

De forma semelhante também se percebe a diferença entre as capitais e as outras cidades (Tabela 3). Acentua-se de forma significativa apenas a diferença entre os percentuais dos predominantemente pedestres (saltando de três para mais de sete vezes a disparidade). A diferença entre aqueles que afirmam usar mais o TP nas capitais e os que dizem usar mais nas outras cidades aproxima-se mais dos percentuais observados na classificação por RMs originais.

Tabela 3 – Meio de transporte mais usado para locomoção por capitais e não capitais (%)

	A pé	Bicicleta	Carro	Moto	TP
<i>Capitais</i>	2,85%	3,22%	23,39%	5,57%	64,98%
<i>Outros</i>	16,63%	8,54%	23,91%	15,02%	35,89%

Fonte: Sips – 2010

As pesquisas de Origem-Destino (O/D) municipais poderiam ser usadas para verificar a representatividade da percepção do tipo de transporte mais utilizado encontrada no Sips, entretanto as pesquisas O/D são realizadas de forma mais detalhadas, com outros métodos, objetivos e universo. Elas não utilizam a percepção subjetiva do modo de transporte mais utilizado, utilizam o conceito de modo de transporte principal (vinculado ao modo hierarquicamente mais importante usado, ou a aquele em que se gastou mais tempo, por exemplo). Além disso, em geral são pesquisas realizadas apenas para cidades maiores e com intervalos de coleta muito grandes, o que incorre na falta de dados abrangentes e atuais da distribuição modal.

Algumas constatações indicam também que a distribuição modal nas cidades sofreu alterações, já que houve um aumento da frota de carros e motos no Brasil, um aumento na propriedade de veículos por parte das famílias, além do aumento absoluto e em percentual nos gastos das famílias com aquisição e manutenção de veículos, e com consumo de gasolina e álcool, isso tenderia a indicar uma alteração real na distribuição modal. Também já se percebe retorno à trajetória ascendente de usuários de TP, talvez como reflexo do aumento de poder aquisitivo de pessoas que oriundas das faixas populacionais de menor renda.

No primeiro comunicado de mobilidade urbana do Sips 2010, foram retratadas as principais motivações indicadas pelos entrevistados para que realizassem seus deslocamentos/viagens. Esses dados devem ser interpretados com a devida atenção, pois o percentual de pessoas que informou se deslocar principalmente por motivo de estudo (educação) foi de apenas 4,38%. Esses valores estão bem abaixo do encontrado em pesquisas O/D e na literatura sobre o tema. Isso não indica, contudo, falha de representatividade do Sips, apenas destaca-se que o universo da amostra do Sips 2010 não inclui menores de 18 anos, descartando, por conseguinte, parte dos estudantes. Além disso, as pesquisas O/D possuem outro formato, não podendo ser comparadas diretamente com uma pesquisa de percepção. Dessa forma, esta pesquisa trata de um determinado recorte etário e não pode ser extrapolada para a toda a população brasileira.

Percepção geral da qualidade do transporte e da mobilidade urbana

A maneira como é elaborado o questionário e conseqüentemente a seqüência das perguntas interfere no resultado das entrevistas. A partir dessa estrutura podem ser obtidas nuances diferentes da percepção social (primeira impressão, opinião formada ou reflexão própria induzida). Nesta seção serão apresentados resultados complementares do Sips-Mobilidade Urbana indicando quais dessas formas de percepções foram captadas.

De forma resumida pode-se afirmar que o questionário de mobilidade urbana do Sips 2010 contou com a seqüência: identificação e caracterização do respondente; perguntas específicas a cada tipo de usuário, conforme o modo de transporte mais utilizado; e perguntas gerais a todos. A primeira parte já foi abordada na seção anterior. A segunda e a terceira serão tratadas aqui.

Sem distinguir por tipo de transporte mais utilizado, observa-se que a percepção social coletada indica três grandes preocupações da população com o transporte e a mobilidade urbana: a velocidade, o preço e a disponibilidade. As respostas mais obtidas nas três perguntas que pretendiam captar essa percepção (motivo da escolha modal, condição para usar o TP e características do bom transporte) indicam isso. Uma análise por tipo de transporte permite tecer alguns comentários complementares. Iniciando pela escolha modal, a Tabela 4 apresenta as três respostas mais comuns dadas para o principal motivo dessa escolha.

Tabela 4 – Principal motivo para a escolha do meio de transporte (colocação)

	A pé	Bicicleta	Carro	Moto	TP
1º	ser saudável	ser mais rápido	ser mais rápido	ser mais rápido	ser mais barato
2º	ser mais rápido	ser mais barato	ser mais confortável	ser mais barato	ser mais rápido
3º	sair num horário adequado	ser saudável	ser cômodo	sair num horário adequado	ser a única forma que conhece

Fonte: Sips – 2010

Nos deslocamentos predominantemente por moto o motivo rapidez é o mais destacado, sendo o único caso em que o percentual ultrapassa os 50%, indo a mais de 60%. Ele aparece ainda dentre os três mais indicados pelos entrevistados como sendo o segundo principal motivo para escolha do meio de transporte. Na Tabela 5 constam as respostas mais freqüentes para esse segundo motivo de uso.

Tabela 5 – Segundo motivo alegado para a escolha do meio de transporte (colocação)

	A pé	Bicicleta	Carro	Moto	TP
1º	ser saudável	ser mais barato	ser mais confortável	ser mais barato	ser mais barato
2º	outro motivo	ser de fácil uso	ser cômodo	ser mais rápido	ser de fácil uso
3º	ser mais rápido	ser saudável	ser mais rápido	ser de fácil uso	ser a única forma que conhece

Obs.: Às respostas “Apenas 1 opção” foram atribuídos os valores dados em resposta ao principal motivo. Fonte: Sips – 2010

Dos entrevistados não-usuários preferenciais de TP, mais de 20% alegaram que não se tornariam usuários desse tipo de transporte em nenhuma condição². Dentre os que indicaram algum requisito, as respostas dadas pelos não usuários de TP para a principal condição necessária para que se tornem usuários correspondem em boa parte aos principais motivos alegados das escolhas de seus meios de transporte (rapidez, disponibilidade, conforto e menor preço). Entretanto, a saúde (“ser mais saudável”), bastante citada nos motivos de escolha dos modos não-motorizados (a pé e bicicleta) alcança percentuais insignificantes. A tabela 6 demonstra as respostas obtidas para a principal condição de mudança para o TP.

Tabela 6 – Principal condição para passar a usar o TP (colocação)

	A pé	Bicicleta	Carro	Moto
1º	estar disponível	ser mais rápido	ser mais rápido	ser mais rápido
2º	ser mais barato*	estar disponível	estar disponível	estar disponível
3º	ser mais rápido*	ser mais barato	ser mais confortável	ser mais barato

* mesma colocação.

Fonte: Sips – 2010

A Tabela 7 apresenta as respostas dadas à segunda condição considerada pelos entrevistados como necessária para migrarem para o TP.

Tabela 7 – Segunda condição para passar a usar o TP (colocação)

	A pé	Bicicleta	Carro	Moto
1º	estar disponível	estar disponível	ser mais rápido	estar disponível
2º	ser mais barato	ser mais barato	ser mais confortável	ser mais rápido
3º	ser mais rápido	ser mais rápido	ser mais barato	haver mais opção de horário

Obs.: Às respostas “Apenas 1 opção” foram atribuídos os valores dados em resposta ao principal motivo.

Fonte: Sips – 2010

As características consideradas importantes para um bom transporte também foram objeto de questionamento na entrevista. As tabelas 8 e 9 apresentam as respostas obtidas com maior frequência.

Tabela 8 – Característica mais importante para um bom transporte (colocação)

	A pé	Bicicleta	Carro	Moto	TP
1º	ser rápido	ser rápido	ser rápido	ser rápido	ser rápido
2º	ser barato	ser barato	ser confortável	mais de uma forma disponível	mais de uma forma disponível
3º	mais de uma forma disponível	ser confortável	mais de uma forma disponível	ser confortável	sair num horário adequado

Fonte: Sips – 2010

² A sequência de dois questionários pode ter contribuído para uma suposta superestimação dos não-usuários de TP convictos.

Tabela 9 – Segunda característica mais importante para um bom transporte (colocação)

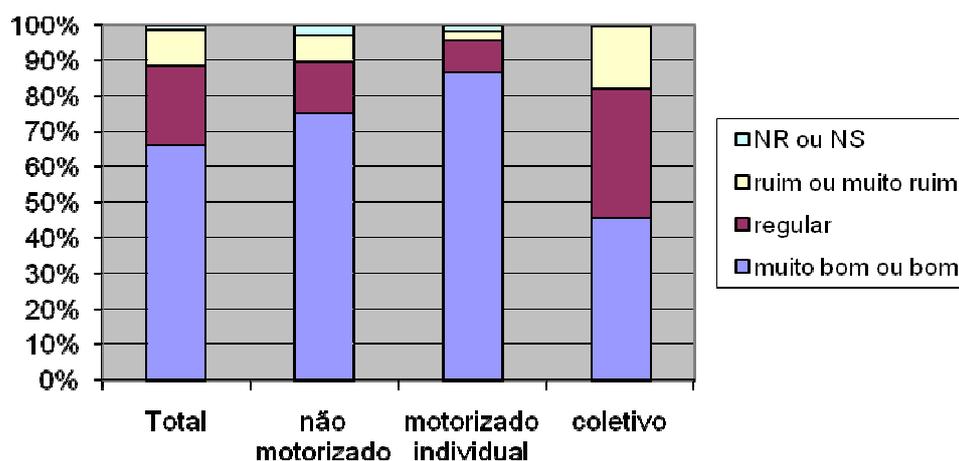
	A pé	Bicicleta	Carro	Moto	TP
1º	ser barato	ser barato	ser confortável	ser barato	ser barato
2º	ser confortável	ser rápido	ser rápido	ser rápido	ser rápido
3º	ser rápido	ser confortável	chegar num horário desejado	ser confortável	chegar num horário desejado

Obs.: Às respostas “Apenas 1 opção” foram atribuídos os valores dados em resposta ao principal motivo.

Fonte: Sips – 2010

Considerando as duas características mais importantes para um bom transporte respondidas por cada pessoa, solicitou-se aos entrevistados que avaliassem o meio de transporte utilizado. As respostas reagrupadas por nível de avaliação e por tipo de transporte (não motorizado: a pé e bicicleta; motorizado individual: carro e moto; e coletivo: TP) apresentaram a distribuição a seguir indicada no Gráfico 1.

Gráfico 1 – Avaliação do meio de transporte



Obs.: respostas reagrupadas por nível de avaliação e tipo de transporte.

Fonte: Sips – 2010

A partir dos três questionamentos (motivo da escolha modal, condição para mudar para o TP e características de um bom transporte) podem ser feitas algumas observações gerais: i) a rapidez é sempre importante em todas as nuances e modos; ii) a saúde é importante apenas na percepção do motivo de escolha e apenas para os não-motorizados, mas mesmo neles essa característica não mantém a importância nas condições para mudar para o TP nem nas principais características de um bom transporte; e iii) o bom transporte é sempre vinculado à rapidez, ao conforto para todos (menos o TP) e preço para todos, com exceção dos que usam automóvel. A partir do agrupamento por tipo de transporte mais utilizado também podem ser tecidos alguns comentários.

Os motivos mais indicados pelos pedestres para terem optado por andar a pé são a saúde e a rapidez. Eles afirmam predominantemente que passariam a usar o TP se ele estivesse disponível, fosse mais barato e também mais rápido; estas duas últimas características para o pedestre são necessárias para se ter um bom transporte. As outras pessoas que se utilizam do

transporte não-motorizado (os ciclistas) escolhem a bicicleta pelos mesmos motivos que o pedestre opta por andar a pé (saúde e rapidez), mas também ressaltam o motivo do baixo custo. Assim como para os pedestres, a saúde deixa de ser observada como principal condição para os ciclistas migrarem para o TP, sendo substituída pela disponibilidade. Além do preço e rapidez, eles ressaltam o conforto (um pouco mais do que os pedestres destacam) como sendo característica de um bom transporte.

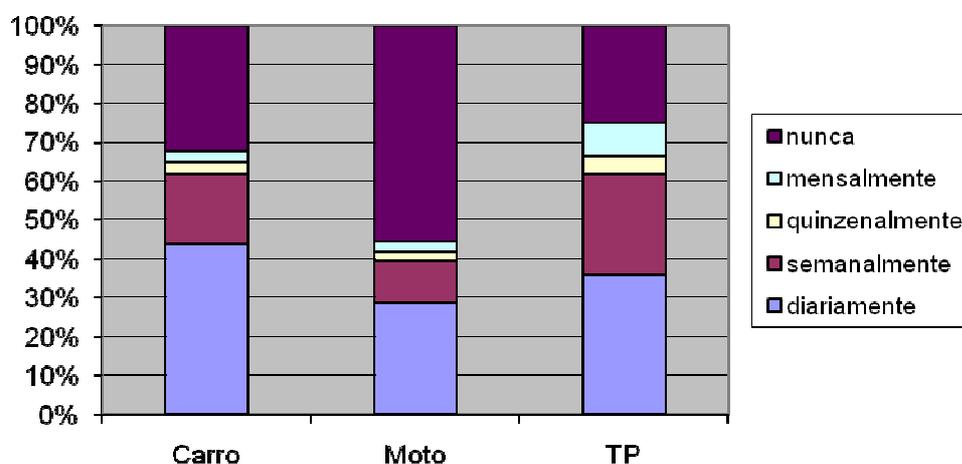
No uso do transporte individual motorizado, carro e moto, quem se utiliza do primeiro resalta o motivo do conforto e a comodidade, enquanto os que optam pela moto justificam sua escolha devido ao preço. Em comum na escolha, ambos dão muita importância à rapidez. Essa última característica junto com a disponibilidade é indicada como condição necessária para mudarem para o TP. Tanto quem usa carro quanto o usuário de moto ainda indica como condição de mudança o preço (mais os motociclistas que os motoristas). O conforto é captado como uma das principais condições de migração modal apenas nos usuários de carro, mas aparece como característica de bom transporte para ambos, junto com a rapidez e o conforto.

Ainda que predomine em todos os outros respondentes a indicação de maior rapidez como uma das condições necessárias para que passem a usar o TP, os usuários do TP indicam a rapidez como uma das características que os fizeram usar esse meio de transporte. Nota-se, portanto, que a percepção sobre o TP por aqueles que não são usuários pode ser bastante distinta ou mesmo oposta daqueles que o utilizam. Essa é uma constatação fundamental para a atuação pública e necessita dos devidos aprofundamentos para esclarecer a população, sem deixar de manter os esforços na constante melhoria do sistema de transporte público. Nesse sentido estudos que demonstrem velocidades médias urbanas por meio de transporte serviriam para corrigir ou ratificar a impressão que as pessoas têm sobre a rapidez e a eficiência do uso do automóvel em detrimento do TP, por exemplo. É necessário também entender porque os ciclistas e pedestres justificam sua escolha modal devido à saúde, entre outras coisas, mas não transferem essa exigência com tanta convicção nas condições para que passem a usar o TP.

Percepção dos congestionamentos

A pergunta sobre congestionamento – restrita àqueles que os enfrentam diretamente – foi a primeira pergunta de percepção feita àqueles que usam predominantemente o carro ou a moto. Podendo, portanto, ser considerada com uma percepção captada de forma não induzida por questões anteriores. A Tabela 11 resume as respostas encontradas.

Gráfico 2 – Percepção da frequência de congestionamentos por transporte (%)



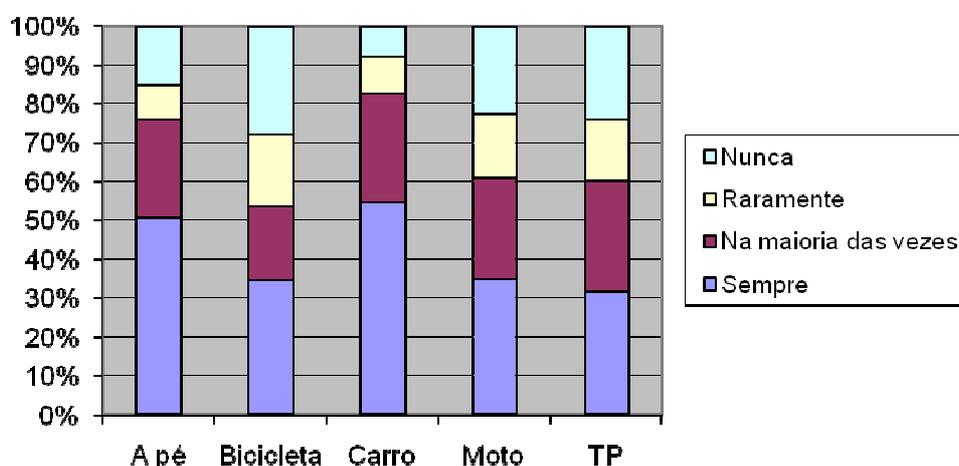
Fonte: Sips – 2010

A percepção de baixa frequência de congestionamento por aqueles que se deslocam por moto (seja própria, mototáxi, ou outro tipo de uso) pode ratificar o motivo mais alegados por esses usuários para a escolha de seu modo de transporte conforme já demonstrado na Tabela 4.

Percepção sobre a segurança

A percepção social sobre a segurança no tema do transporte e mobilidade urbana foi captado inicialmente com o intuito de captar a primeira impressão do entrevistado. Posteriormente foram feitas mais duas perguntas tentando ao mesmo tempo identificar o significado da segurança para o entrevistado e alguma possível causa ou motivação dessa percepção. A primeira impressão resultou na distribuição por tipo de transporte mais utilizado indicada na Tabela 12.

Gráfico 3 – Sensação de segurança no meio de transporte utilizado pelos respondentes (%)



Obs.: Percentuais calculados sem incluir NR ou NS.

Fonte: Sips – 2010

As duas perguntas seguintes à da primeira impressão tentaram relacionar a percepção da segurança ao sentido de segurança viária e segurança pública, uma distinção para a qual não existem duas palavras em português como ocorre no inglês (*safety X security*). Foi observado que em geral a percepção de segurança mostrou-se compatível tanto com a experiência de vida dos entrevistados com assaltos quanto com acidentes.

Qualificando essa percepção de segurança, entretanto, observa-se um comportamento bastante distinto entre os usuários de carro e os usuários de TP. Enquanto os passageiros de TP parecem perceber de forma bastante relacionada sua própria sensação de segurança com os eventuais assaltos e acidentes que sofreram, ou que seus conhecidos sofreram, o mesmo não ocorre com os usuários de carro. Os passageiros do TP que já tiveram experiência com assaltos e acidentes sentem-se, em sua maioria, inseguros; caso que não ocorre com aqueles que usam predominantemente o carro. Apesar de o rigor estatístico não permitir identificar quantitativamente essa relação devido ao desenho amostral do Sips 2010, considera-se que esses indícios são fundamentais para auxiliar no entendimento da diferença de percepção desses dois usuários. Por esses motivos e apenas a título ilustrativo, seguem os dados da Tabela 10.

Tabela 10 – Sensação de segurança versus experiência com acidentes (%)

meio de transporte	frequência de sensação de segurança em seu meio de transporte mais usado	experiência com acidente em seu meio de transporte	
		já sofreu	nunca sofreu
Carro	Sempre ou na maioria das vezes nunca ou raramente	78%	89%
		22%	11%
		100%	100%
TP	Sempre ou na maioria das vezes nunca ou raramente	40%	70%
		60%	30%
		100%	100%

Obs.: As classificações foram reagrupadas para aumentar o número de observações. Percentuais calculados sem incluir NR e NS. Fonte: Sips – 2010

Tabela 11 – Sensação de segurança versus experiência com assalto (%)

meio de transporte	frequência de sensação de segurança em seu meio de transporte mais usado	experiência com assalto em seu meio de transporte	
		já sofreu	nunca sofreu
Carro	Sempre ou na maioria das vezes nunca ou raramente	81%	89%
		19%	11%
		100%	100%
TP	Sempre ou na maioria das vezes nunca ou raramente	38%	75%
		62%	25%
		100%	100%

Obs.: As classificações foram reagrupadas para aumentar o número de observações. Percentuais calculados sem incluir NR e NS. Fonte: Sips – 2010

Considerações finais

A tentativa de agrupar as percepções por tipo de transporte mais utilizado justifica-se por possibilitar políticas diferenciadas em cada caso. Ainda que muitas vezes a percepção social possa ser usada como apoio na definição da alocação de recursos para planejamento, gestão e infraestrutura, por vezes é necessário atuar de forma a esclarecer a população quanto aos seus serviços. Seja por garantir o direito à informação, seja por possibilitar que a população conheça as formas de acessar o serviço/política, seja por permitir que existam parâmetros de comparação na escolha das formas de deslocamento. Aprofundar essa análise e relacioná-la com as demais dimensões abordadas nas entrevistas faz parte do aprimoramento constante do Sips.

Percebeu-se uma preocupação geral com a rapidez, o preço e disponibilidade do transporte. Todas elas tendem a justificar investimentos em corredores de ônibus e metrô aliados a políticas tarifárias que permitam ampliar o número de usuários de TP num cenário em que se reduz o tempo de viagem ao mesmo tempo em que são incluídas mais pessoas no sistema. Na constante evolução do Sips, pretende-se incluir questões quanto ao que levou o entrevistado a trocar de modo de transporte, caso isso tenha ocorrido, e de que forma ele soluciona o obstáculo financeiro de acesso ao TP (gratuidade, vale-transporte, etc.).

Se por um lado a rapidez, a disponibilidade e o menor custo foram características recorrentemente citadas de forma explícita pelos entrevistados, com base nas formas de captar a percepção e nos resultados apresentados, foram observados fortes indícios entre as diferenças entre as percepções sociais por usuários de cada tipo de transporte. A diferença de percepção da segurança entre os usuários de automóveis e os de TP pode revelar também um aspecto importante de atuação pública. Nesse ponto específico, percebeu-se que a sensação de segurança dos passageiros de TP apresenta maior rebatimento prático na falta de segurança (viária e pública) do que a percepção dos usuários de carro.

A população precisa ser esclarecida quanto às características de cada modo de transporte em suas respectivas cidades. Além de ter direito a escolha do meio de transporte que quiser utilizar, a população tem que ter acesso à informação para poder realizar esta escolha dentro dos critérios que considerar mais relevante. Quais as vantagens e desvantagens de cada modo? Qual deles é o mais rápido para o trajeto e destino desejado? Qual é o mais barato (incluindo todos os gastos a eles vinculados? Quem paga por estes gastos? Será que o serviço está mesmo indisponível ou não se tem acesso à informação sobre ele? Apesar da sensação de segurança constatada pelo usuário do transporte individual, utilizar o automóvel é de fato mais seguro?

Essas constatações e dúvidas observadas pelo Sips-Mobilidade Urbana devem ser investigadas de forma mais profunda de modo a revelar algo que supere a percepção. Essa pesquisa em conjunto com outras devem apoiar ações públicas ao identificar que, além dos investimentos em infraestrutura e serviços essenciais, o poder público deve entender de que forma a população percebe o desenvolvimento urbano para tornar mais efetivo o seu resultado.



**Ipea - Instituto de Pesquisa
Econômica Aplicada**

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