

Estado de São Paulo

Mobilidade da população e transporte de passageiros por aplicativos

A presente edição do *Seade SP Social* analisa a percepção dos residentes no Estado de São Paulo sobre mobilidade da população e transporte de passageiros por aplicativos, a partir dos dados de pesquisa realizada pela Fundação Seade, entre maio e junho de 2026,¹ por meio de coleta remota utilizando unidade de resposta audível (URA). Os entrevistados responderam a questões sobre os meios de transporte utilizados no seu dia a dia, com detalhamento sobre o transporte de passageiros por aplicativo, seu padrão de uso e percepção sobre os efeitos dessa modalidade de deslocamentos.

Os resultados mostram que o transporte por aplicativo está amplamente disseminado entre os entrevistados, embora sua utilização apresente diferenças segundo as características regionais, etárias e socioeconômicas da população. O serviço é particularmente utilizado por jovens, pessoas com maior escolaridade e integrantes de famílias de maior rendimento. Seu uso também varia entre as regiões administrativas e conforme o porte dos municípios. Ao mesmo tempo, os dados revelam uma mobilidade marcada pela combinação de diferentes meios de transporte, na qual os aplicativos convivem com o automóvel próprio, o transporte público, o táxi e a motocicleta.

Entre aqueles que não utilizam aplicativos, a principal razão apontada é a ausência de necessidade. Fatores econômicos e territoriais, contudo, também constituem barreiras à utilização, especialmente entre os grupos de menor renda e escolaridade. O custo das corridas e a indisponibilidade do serviço em determinados locais restringem a adesão desses segmentos, enquanto a insegurança aparece como uma preocupação particularmente relevante entre as mulheres.

Observa-se, ainda, uma tendência de ampliação do uso, sobretudo entre os mais jovens, escolarizados e de maior renda, embora as diferenças socioeconômicas também se manifestem na distância das corridas e no custo das viagens.

A pesquisa também evidencia que os aplicativos são percebidos para além de sua função de deslocamento. Os usuários associam o serviço à possibilidade de evitar situações de risco, contornar dificuldades do transporte público e reduzir a necessidade de utilização do automóvel. A percepção de que os aplicativos podem substituir ou diminuir a necessidade de habilitação, entretanto, é menos difundida. Em conjunto, os resultados mostram que o transporte por aplicativo se consolidou como componente da mobilidade paulista, embora sua incorporação às práticas de deslocamento ocorra de maneira diferenciada segundo as condições sociais, econômicas e territoriais da população.

Mobilidade e transporte de passageiros por aplicativos

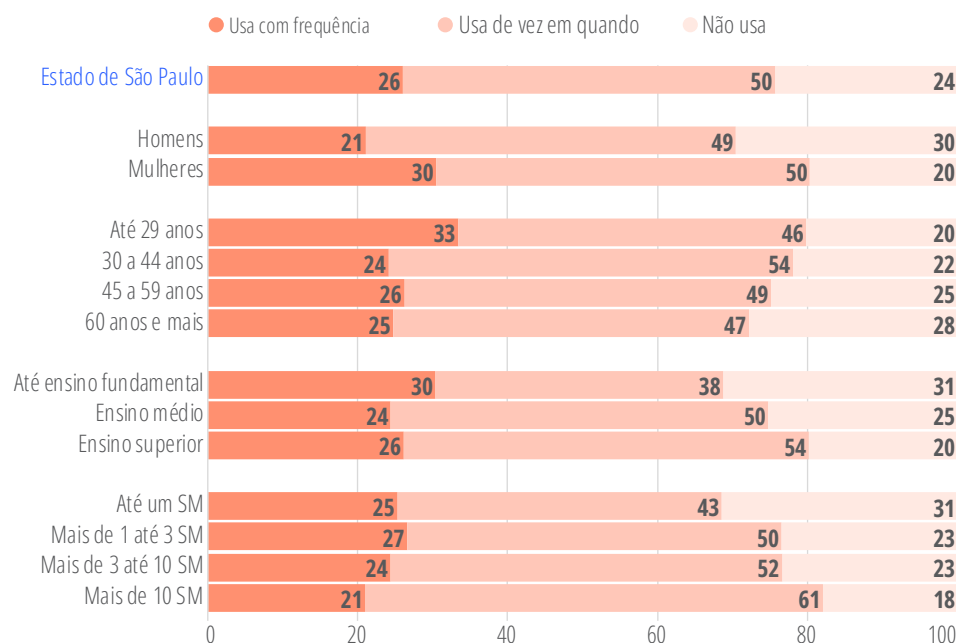
No Estado de São Paulo, em 2026, parcela significativa da população (76%) costuma utilizar transporte por aplicativo, sendo que uma a cada quatro pessoas (26%) o faz frequentemente, indicando um grau expressivo de habitualidade. O uso eventual é reportado por 50% dos residentes no Estado. Esse padrão sugere que o transporte por aplicativo pode ser utilizado tanto como complemento a outros modais, como ônibus, metrô e carro particular, quanto como alternativa para deslocamentos ocasionais, tais como serviços de saúde, *shows*, teatros, eventos noturnos ou esportivos. Nesses casos, fatores como o custo dos estacionamento, dos combustíveis e a flexibilidade de horário dos motoristas por aplicativo podem contribuir para sua atratividade.

1. Os resultados analisados decorrem de pesquisa primária realizada pela Fundação Seade entre a população de 18 anos ou mais residente no Estado de São Paulo. O levantamento contou com uma amostra de 8.189 entrevistas em maio e junho de 2026.

Embora as proporções de uso sejam consideráveis em todos os grupos etários e socioeconômicos, o costume de recorrer ao transporte por aplicativos é maior entre as mulheres (80%), os jovens com idade até 29 anos (79%), pessoas com formação superior (80%) e os integrantes de famílias com rendimento superior a dez salários mínimos (82%). Esse padrão sugere que, tal qual outras atividades realizadas *on-line*, como transações bancárias, compras por aplicativos e acesso a serviços digitais, a adesão ao transporte por aplicativos é influenciada pelas condições socioeconômicas e etárias da população.

Gráfico 1 – Distribuição da população, por atributos pessoais, segundo costume de usar transporte de passageiros por aplicativo

Estado de São Paulo, 2026, em %



Nota: A apuração dos rendimentos refere-se à renda familiar total.

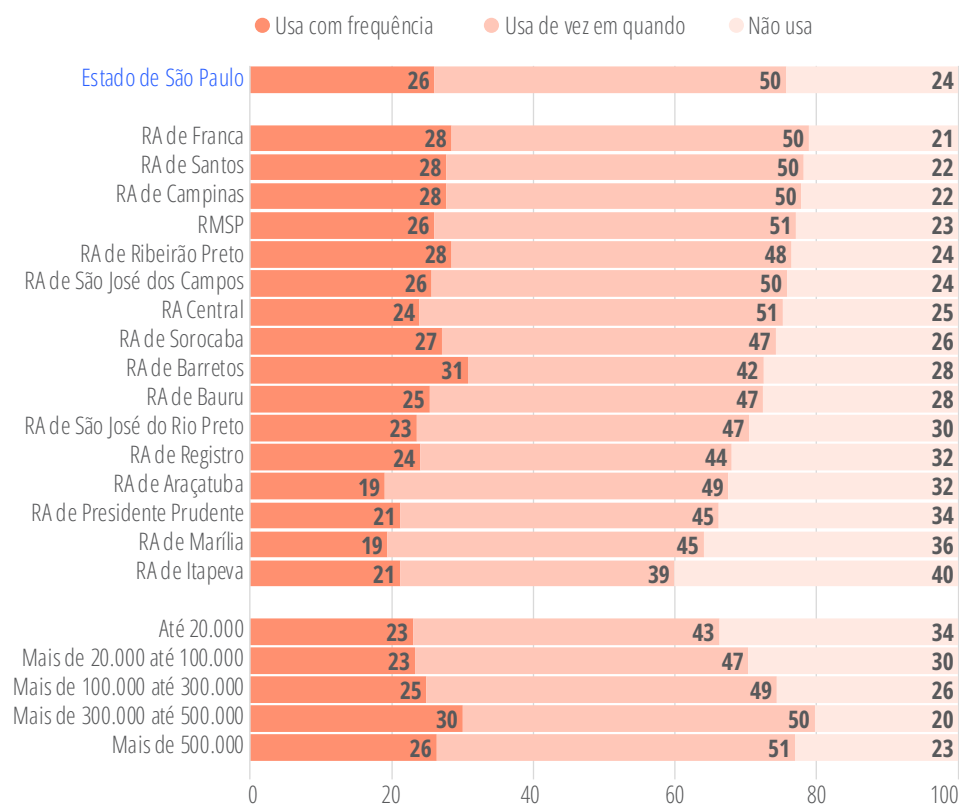
Considerado o costume de usar transporte por aplicativos nas diferentes regiões administrativas do Estado de São Paulo, os dados mostram que essa prática está bastante difundida em todo o território paulista, embora haja heterogeneidade entre as diferentes regiões. O uso é superior ou igual à média estadual nas RAs de Franca, Santos, Campinas, Região Metropolitana de São Paulo, Ribeirão Preto e São José dos Campos. Os menores índices são observados nas RAs de Registro, Araçatuba, Presidente Prudente, Marília e Itapeva. Mesmo na região administrativa com menor utilização (Itapeva), constata-se uma proporção elevada de pessoas que utilizam aplicativos “com frequência” ou “de vez em quando” (60%). Nas regiões de maior utilização, esse percentual aproxima-se de 80%.

As diferenças observadas entre as regiões administrativas provavelmente refletem uma combinação de fatores, como o porte populacional e a extensão territorial dos municípios que as compõem, o padrão de deslocamento dos munícipes (trabalho, educação ou outras atividades), a qualidade e oferta de transporte público e a própria disponibilidade do serviço por aplicativos. Regiões compostas por centros urbanos médios e grandes, economicamente mais dinâmicos e com maior intensidade de deslocamentos cotidianos, tendem a apresentar maiores proporções de utilização desses serviços.

Essas assertivas são corroboradas pelos dados sobre o uso de transporte por aplicativos, segundo o porte populacional dos municípios. Há uma tendência de aumento do uso à medida que cresce o tamanho da população municipal, apesar do significativo relato de uso nos municípios com até 20 mil habitantes, sinalizando que essa alternativa de transporte deixou de ser um serviço restrito à capital ou às grandes metrópoles e tornou-se um componente da mobilidade também em cidades de menor porte.

Gráfico 2 – Distribuição da população, por porte do município de moradia, segundo costume de usar transporte de passageiros por aplicativo

Regiões administrativas do Estado de São Paulo, 2026, em %



Além da adesão da população do Estado de São Paulo ao transporte por aplicativos, a pesquisa também identificou o costume de utilizar outros meios de transporte, o que permite avaliar o uso do aplicativo no conjunto dos modais de deslocamento. O percentual dos que declararam costume de utilizar transporte por aplicativo (76%) é complementado por aqueles que usam carro próprio (67%), transporte público (57%), táxi (33%) e motocicleta (30%).

Essa distribuição aponta que os deslocamentos dos residentes no Estado de São Paulo tendem a combinar diferentes meios de transporte, configurando uma mobilidade multimodal. Essa combinação é influenciada, entre outros fatores, por atributos socioeconômicos e etários. A utilização de carro próprio, por exemplo, é mais frequente entre homens (70%) do que para mulheres (65%); entre pessoas com ensino superior (75%) em comparação aos que estudaram até o fundamental (54%); e entre integrantes de famílias com rendimentos acima de dez salários mínimos (86%) em relação àqueles com rendimento de até 1 SM (45%).

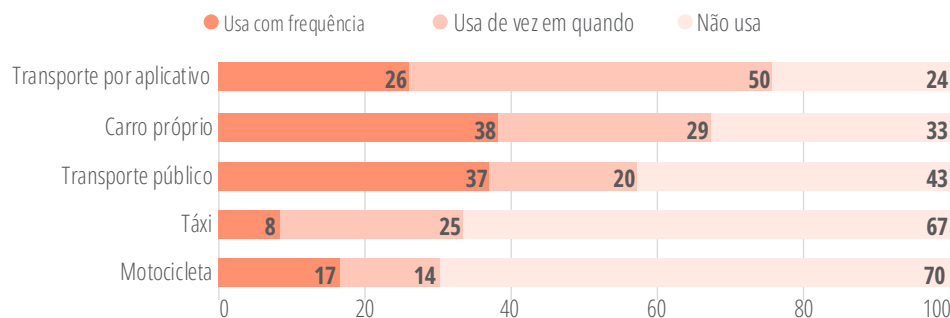
Entre os que utilizam de transporte público, os padrões são distintos em relação aos usuários de veículo próprio. O uso de serviços públicos de transporte (metrô, trens e ônibus) é mais referido por mulheres (63%) do que homens (51%); entre pessoas que estudaram até o fundamental (65%) em comparação aos com ensino superior (49%); e entre os integrantes de famílias com rendimento de até 1 salário mínimo (74%) em relação àqueles com rendimento superior a dez salários mínimos (26%). Destaca-se ainda que, embora o transporte público apresente menor utilização total (57%) em relação aos aplicativos, a utilização frequente é elevada (37%), indicando que o transporte coletivo continua desempenhando papel fundamental nos deslocamentos.

Já o costume de usar táxi (33%) é mais frequente entre pessoas de 60 anos e mais (37%) do que entre os jovens de até 29 anos (28%). Os dados sugerem que os aplicativos passaram a ocupar espaço relevante no transporte individual remunerado, enquanto o uso de táxi permanece relativamente mais concentrado entre as pessoas de 60 anos ou mais.

O transporte por motocicletas apresenta padrão inverso, como esperado. Seu uso é mais frequente na população de até 29 anos (35%), em comparação às pessoas de 60 anos ou mais (20%), sugerindo que esse modal permanece concentrado em determinados segmentos da população, diferentemente do transporte por aplicativo, cuja utilização já se encontra muito mais difundida.

Gráfico 3 – Distribuição da população, por costume de usar transporte de passageiros por aplicativo, carro próprio, transporte público, táxi ou moto, segundo frequência

Estado de São Paulo, 2026, em %



Motivos para não ter utilizado transporte de passageiros por aplicativo

Apesar da capilaridade e sensação de universalização do uso das tecnologias da informação e comunicação (TICs), persiste a não adesão aos serviços eletrônicos motivada por múltiplos fatores, como falta de letramento digital, sensação de insegurança e receio de golpes virtuais, restrições econômicas, hiato geracional, entre outros.

Em 2026, no Estado de São Paulo, 24% da população não costuma usar transporte de passageiro por aplicativo (Gráfico 1). As maiores proporções de não utilização são registradas entre pessoas com apenas o ensino fundamental (31%), renda familiar de até um salário mínimo (31%), homens (30%) e pessoas de 60 anos e mais (28%).²

A principal razão mencionada para não utilizar transporte por aplicativo é não ter necessidade do serviço (51%). Esse motivo alcança proporções mais elevadas entre pessoas de famílias de maiores rendimentos (67%) e com formação superior (56%), provavelmente por utilizarem veículo próprio.

Por outro lado, nesse grupo que não utiliza transporte por aplicativo, 17% alegam como motivo o preço elevado desse serviço, justificativa observada principalmente entre componentes de famílias com rendimento de até um salário mínimo (30%) e com até ensino fundamental (19%). Esse resultado aponta que a condição socioeconômica é um dos principais determinantes das barreiras ao uso dos aplicativos. Enquanto o grupo de menor renda familiar e escolaridade alega restrições econômicas, pessoas de maiores rendimentos e escolaridade possuem mais flexibilidade de escolha entre diferentes meios de transporte.

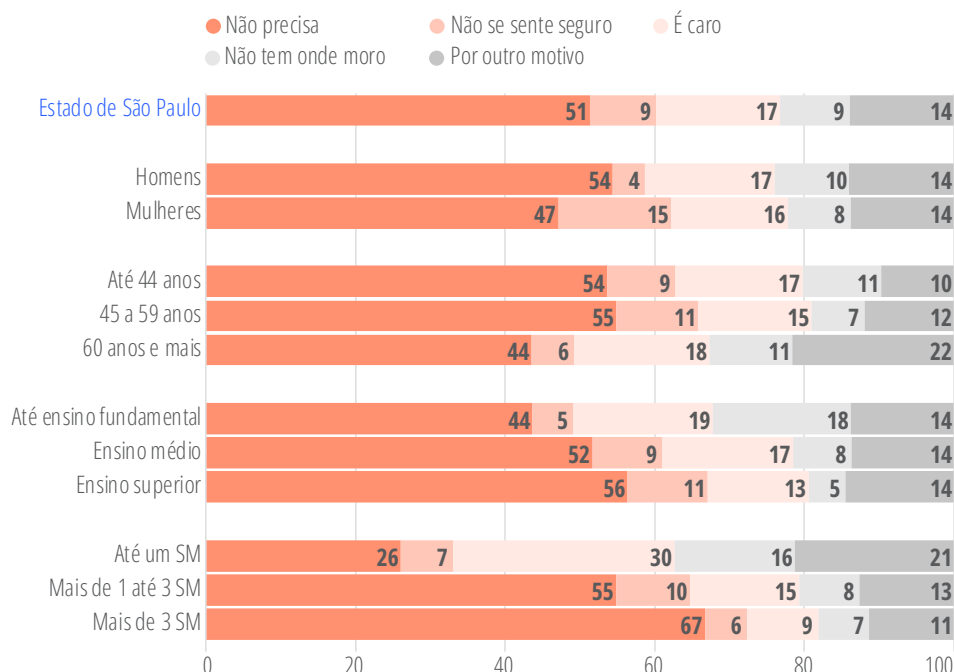
Outra razão mencionada é a indisponibilidade desse serviço no local de residência (9%), alegada principalmente por pessoas das famílias de menores rendimentos (16%) e menos escolarizadas (18%).

A sensação de insegurança é o motivo alegado por 9% dos não usuários, com proporção mais elevada entre as mulheres (15%). Esse dado sugere que, embora os aplicativos frequentemente sejam apresentados como alternativa mais segura ao transporte, parte das mulheres ainda percebe riscos associados à utilização desse serviço. Por outro lado, a alegação de insegurança é a menos referida entre pessoas de 60 anos ou mais: apenas 6% apontam esse fator como justificativa para não utilizar o serviço.

2. Esses grupos também concentram as maiores proporções de pessoas com menor domínio das habilidades digitais. Sobre isso ver FUNDAÇÃO SEADE. Boletim Seade SP TIC 24: Panorama das TICs no Estado de São Paulo (2014-2024): conectividade e inclusão digital. Disponível em: <https://sptic.seade.gov.br/integra/?analise=panorama-das-tics-no-estado-de-sao-paulo-2014-2024-conectividade-e-inclusao-digital>. Acesso em 08 set. 2026.

Gráfico 4 – Distribuição da população que não utiliza transporte por aplicativo, por atributos pessoais, segundo principal motivo

Estado de São Paulo, 2026, em %



Nota: A apuração dos rendimentos refere-se à renda familiar total.

Padrão de uso do transporte de passageiros por aplicativo

A pesquisa também investigou aspectos relacionados ao padrão de uso do transporte de passageiros por aplicativos, nos 12 meses anteriores à sua realização, como aumento ou diminuição de uso, distância das corridas e gasto médio. O conjunto de gráficos dessa seção apresenta os resultados para a população que costuma usar essa modalidade de transporte com frequência ou de vez em quando.

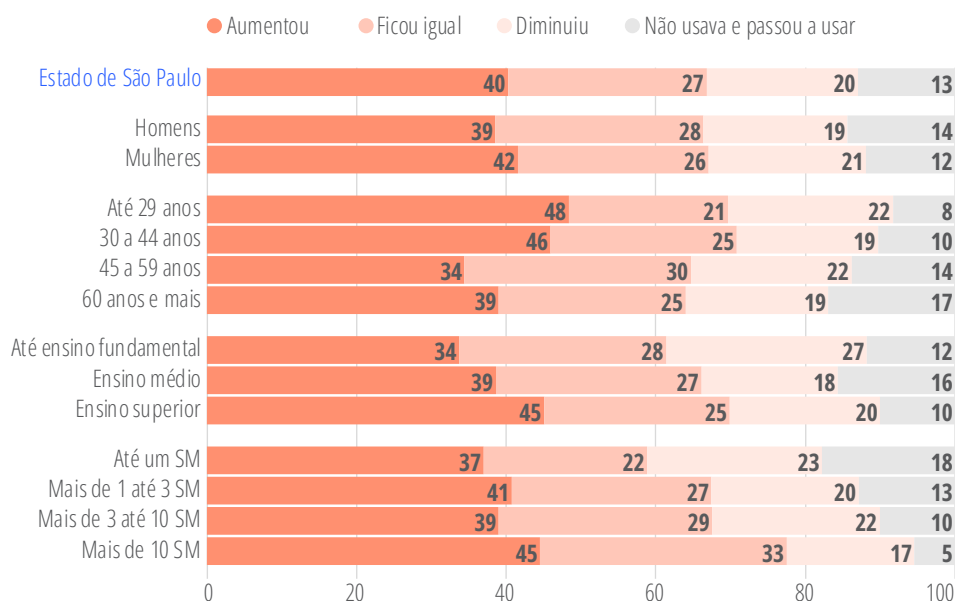
Quanto à mudança na frequência de uso, os resultados indicam uma tendência de expansão do uso do transporte por aplicativo: 40% dos usuários relataram aumento na utilização, enquanto 13% não usavam e passaram a fazê-lo. Outros 27% mantiveram a frequência de uso e apenas 20% reportaram diminuição.

Entre aqueles que aumentaram a frequência, os grupos socioeconômicos que mais relataram incremento são pessoas de até 29 anos (48%) e de 30 a 44 anos (46%), assim como indivíduos com ensino superior (45%) e aqueles com rendimentos familiares acima de 10 salários mínimos (45%). Portanto, além de concentrarem as maiores proporções de usuários, as pessoas mais jovens, escolarizadas e das famílias com maiores rendimentos também foram as que mais ampliaram a utilização do serviço. Esse resultado reforça a popularidade dos aplicativos de transporte entre pessoas desses perfis, o que pode estar relacionado à maior familiaridade com plataformas digitais e à maior incorporação desses serviços às práticas cotidianas de mobilidade.

Para aqueles que diminuíram o uso, observa-se padrão oposto, com maiores taxas de decréscimo entre pessoas que estudaram até o ensino fundamental (27%) e aquelas pertencentes a famílias com rendimento até um salário mínimo (23%). Os dados sugerem que o custo das corridas pode constituir uma restrição à utilização mais intensa do serviço, indicando que a expansão da plataforma não elimina as desigualdades de acesso, típicas do ambiente digital.

Gráfico 5 – Distribuição da população usuária de transporte de passageiros por aplicativo, por atributos pessoais, segundo mudança na sua utilização nos últimos 12 meses

Estado de São Paulo, 2026, em %



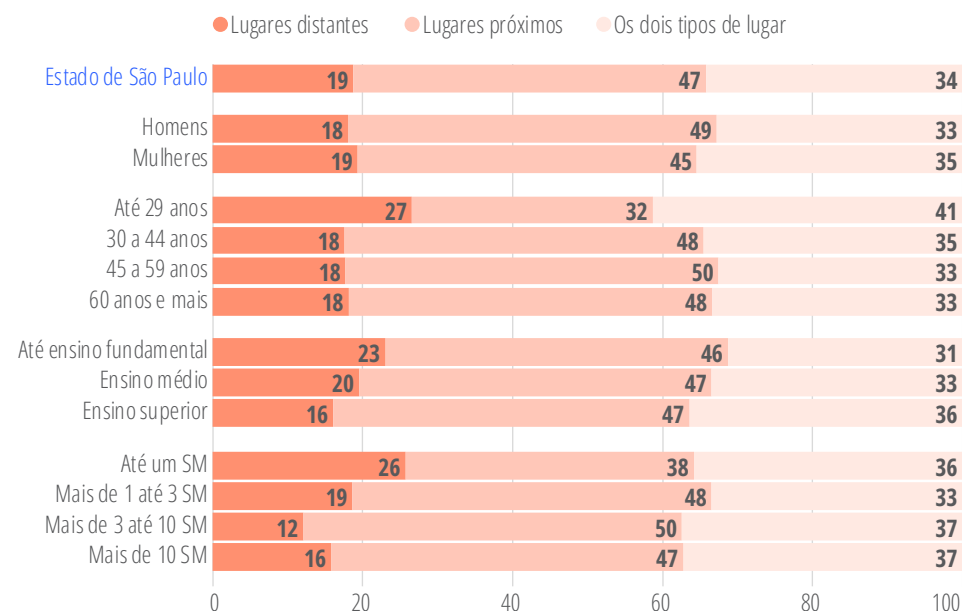
Nota: A apuração dos rendimentos refere-se à renda familiar total.

Outro aspecto abordado na pesquisa foi a distância das corridas. Quase metade dos entrevistados utiliza transporte por aplicativos para se deslocar a lugares próximos (47%), enquanto apenas um a cada cinco (19%) o faz para lugares distantes. O significativo uso para lugares próximos reforça a possibilidade de que esse transporte seja utilizado como complemento a outros modais, como ônibus, metrô, trens ou carro próprio. Nessa situação os passageiros podem alternar diferentes modalidades ao longo do trajeto, obtendo ganhos de tempo e contornando dificuldades relacionadas à disponibilidade de estacionamento ou aos custos de estacionar veículo particular.

No caso dos deslocamentos para lugares distantes, são justamente os usuários mais jovens (27%), com menor escolaridade (23%) e menor rendimento familiar (26%) que apresentam as maiores proporções de uso do serviço.

Gráfico 6 – Distribuição da população usuária de transporte de passageiros por aplicativo, por atributos pessoais, segundo distância das corridas

Estado de São Paulo, 2026, em %

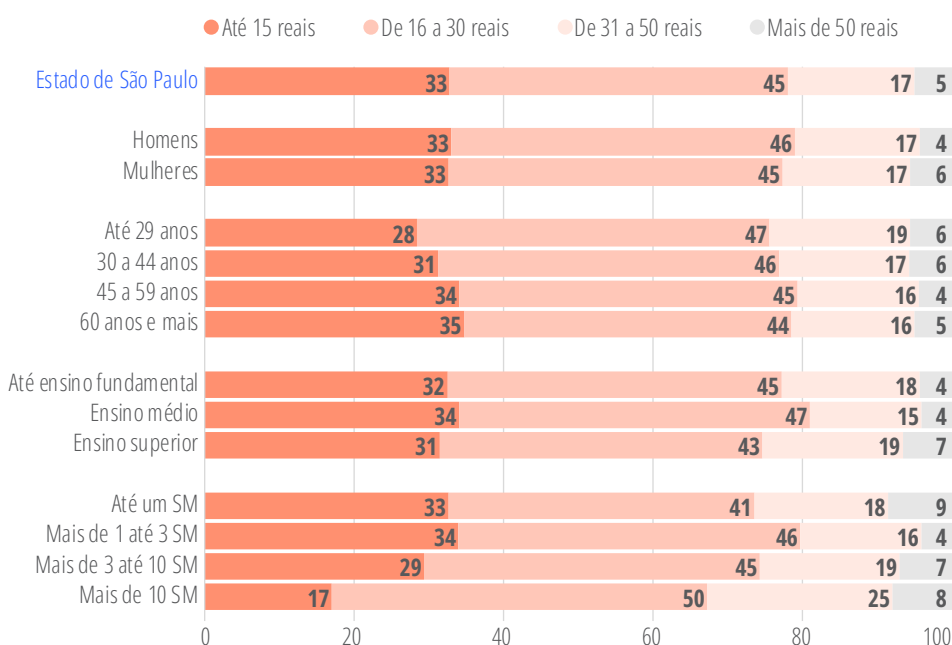


Nota: A apuração dos rendimentos refere-se à renda familiar total.

Por fim, esta seção apresenta os dados referentes aos custos das corridas, que ratificam as hipóteses de que o transporte por aplicativos é utilizado, em diversas situações, como complemento a outros modais e para deslocamentos curtos. A maioria das corridas situou-se nas faixas de até 15 reais (33%) e de 16 a 30 reais (45%) – perfazendo juntas 78% das viagens.

É importante salientar que valor da corrida não corresponde necessariamente à distância da viagem. Um deslocamento curto, realizado em horário de alta demanda, por exemplo, pode custar mais do que uma viagem mais longa em condições favoráveis. O preço também é influenciado pela dinâmica de oferta e demanda. Ainda assim, os rendimentos familiares introduzem ao menos uma diferença no padrão de consumo: observam-se menor participação de corridas de até 15 reais entre os indivíduos com renda familiar superior a dez salários mínimos e maior concentração em viagens entre 31 e 50 reais. Esse padrão sugere que, diferentemente do comportamento mais geral, as pessoas de maiores rendimentos familiares, quando lançam mão dos aplicativos, tendem a fazê-lo para viagens completas e não em alternância entre diferentes modais.

Gráfico 7 – Distribuição da população usuária de transporte de passageiros por aplicativo, por atributos pessoais, segundo gasto médio por corrida
 Estado de São Paulo, 2026, em %



Nota: A apuração dos rendimentos refere-se à renda familiar total.

Percepção dos usuários sobre efeitos do transporte de passageiros por aplicativo

A última seção do presente boletim analisa a percepção da população sobre efeitos do transporte por aplicativos, aferida a partir do grau de concordância com as seguintes afirmações: ajuda a evitar situações de risco e traz mais segurança; ajuda quando o transporte público demora ou é difícil de usar; reduziu a necessidade de usar carro; e reduziu a necessidade de tirar habilitação. Essas percepções são difusas na população e a pesquisa procurou mensurar como os entrevistados percebem os efeitos dos aplicativos de transporte no cotidiano.

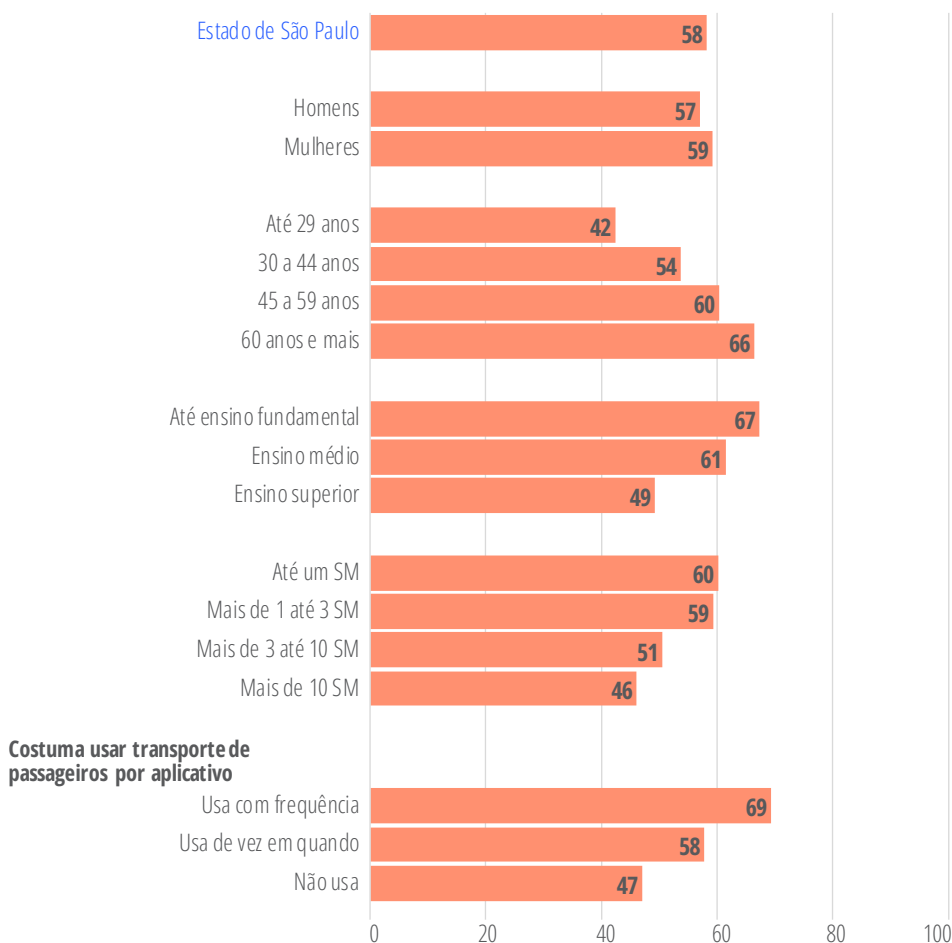
No Estado de São Paulo, 58% da população avalia que o transporte por aplicativos ajuda a evitar situações de risco e traz mais segurança, indicando que a segurança constitui um componente importante na decisão pelo uso do modal. Não há diferenças significativas entre homens e mulheres nesse cômputo: ambos apresentam percepção semelhante de que o aplicativo aumenta a segurança nos deslocamentos. Essa aparente ausência de diferença na percepção entre os gêneros pode indicar que, uma vez incorporado às práticas de mobilidade, o aplicativo é associado, por homens e mulheres, a benefícios semelhantes relacionados ao deslocamento “porta a porta” e às funcionalidades de monitoramento e identificação oferecidas pelas plataformas.

Entretanto, essa percepção não se distribui de maneira uniforme entre os grupos etários. Pessoas com até 29 anos são as que menos associam o transporte por aplicativo ao aumento da segurança (42% de concordância). Esse resultado pode indicar que os jovens não utilizam o serviço prioritariamente por razões de segurança, mas sobretudo pela praticidade e pela possibilidade de recorrer ao aplicativo de forma esporádica, inclusive para eventos sociais ou deslocamentos noturnos. Observa-se, nesse aspecto uma possível dimensão geracional aqui, uma vez que a maior concordância com aumento de segurança ocorre entre as pessoas de 60 anos ou mais (66%).

Comparada ao conjunto da população, a sensação de aumento da segurança é maior entre os usuários frequentes do transporte por aplicativo, cuja concordância com a assertiva é de 69%, enquanto entre aqueles que não usam é de 47%. Essa maior percepção sugere que os usuários não percebem o serviço apenas como mecanismo de conveniência ou rapidez, mas também o associam à redução da exposição a situações de risco.

Gráfico 8 – Proporção da população que concorda que o transporte por aplicativo ajuda a evitar situações de risco e traz mais segurança, segundo atributos pessoais e uso do transporte por aplicativo

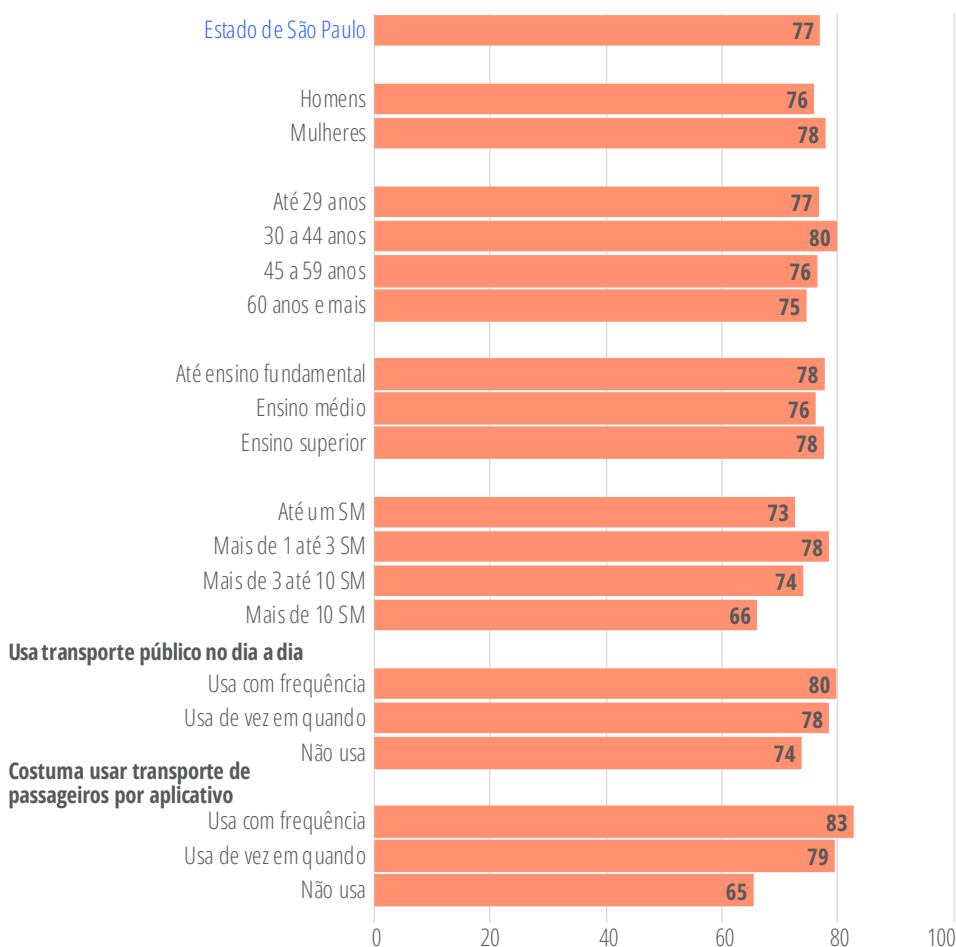
Estado de São Paulo, 2026, em %



Nota: A apuração dos rendimentos refere-se à renda familiar total.

Outra questão apresentada aos entrevistados foi se os aplicativos auxiliam na mobilidade quando o transporte público demora ou é difícil de utilizar. Essa afirmação conta com a concordância de 77% dos residentes do Estado. Essa percepção é bastante difundida entre os diferentes perfis socioeconômicos, embora seja menor entre aqueles com rendimentos familiares acima de dez salários mínimos, exatamente o grupo com menor experiência de uso de ônibus, metrô e trens, conforme observado anteriormente. A percepção de auxílio é maior entre pessoas que utilizam transporte público no dia a dia (80% de concordância) e usuários frequentes dos aplicativos de transporte (83%).

Gráfico 9 – Proporção da população que concorda que o transporte por aplicativo auxilia quando o transporte público demora ou é difícil de usar, segundo atributos pessoais e uso do transporte público e por aplicativo
 Estado de São Paulo, 2026, em %



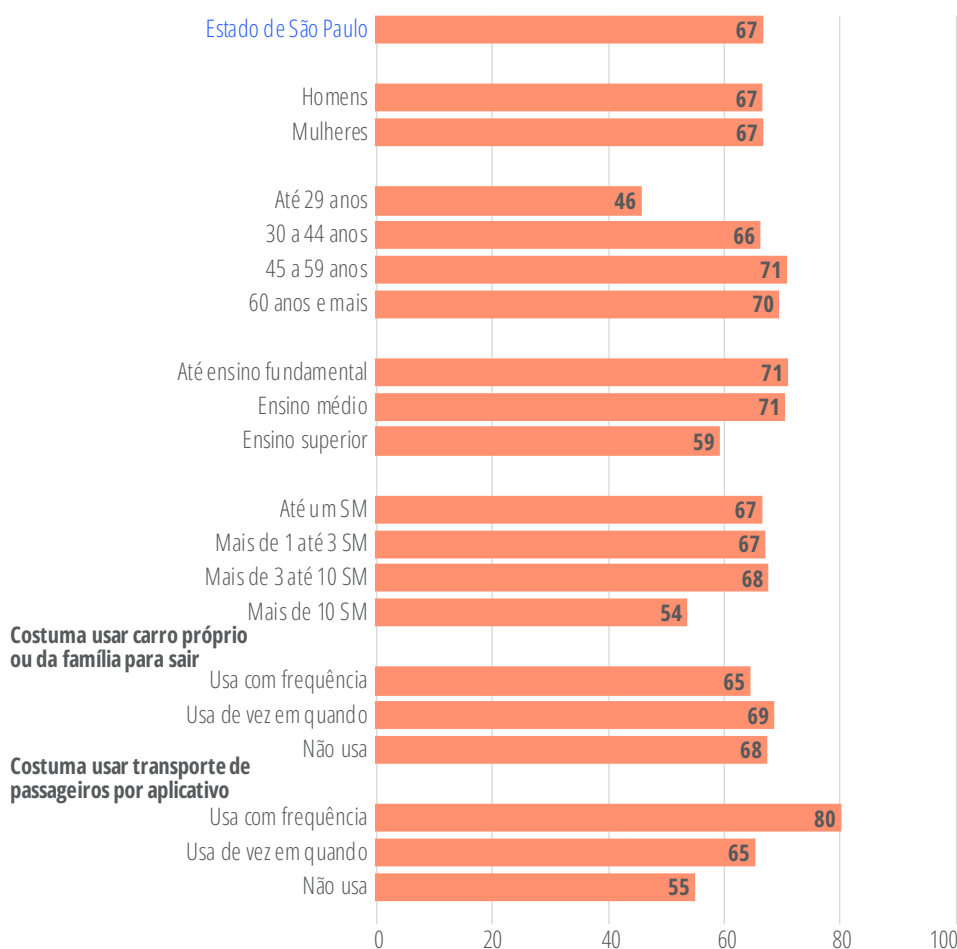
Nota: A apuração dos rendimentos refere-se à renda familiar total.

Quanto à percepção de que o transporte por aplicativos reduziu a necessidade de utilização de carro próprio, a concordância entre os residentes no Estado é de 67%. A proporção é significativamente menor entre os mais jovens: apenas 46% das pessoas de até 29 anos atribuem esse efeito aos aplicativos de transporte, provavelmente por se tratar de um grupo com menor experiência pretérita com o veículo próprio. Esse efeito também é menos sentido por pessoas com ensino superior (59%) e entre aquelas pertencentes a famílias com maiores rendimentos (54%), justamente os grupos que reportam uso ocasional dos aplicativos e maior utilização de veículo próprio.

No entanto, entre os usuários frequentes dos aplicativos, 80% concordam que essas plataformas reduzem a necessidade de usar carro, proporção 25 pontos percentuais superior à observada entre aqueles que não usam o serviço (55%).

Gráfico 10 – Proporção da população que concorda que o transporte por aplicativo reduziu a necessidade de utilização de carro próprio, segundo atributos pessoais e uso de carro próprio e transporte por aplicativo

Estado de São Paulo, 2026, em %



Nota: A apuração dos rendimentos refere-se à renda familiar total.

Por fim, indagou-se à população se o transporte por aplicativos reduz a necessidade de obtenção da carteira de habilitação. Entre os efeitos analisados no conjunto do presente estudo, esse é o menos percebido entre os entrevistados, cuja concordância é de 35%. A proporção é ainda menor entre os mais jovens (24%), as pessoas com ensino superior (29%) e aquelas pertencentes a famílias com rendimento superior a dez salários mínimos (29%). Esses resultados sugerem que os jovens não consideram que as facilidades proporcionadas pelo transporte por aplicativos sejam suficientes para tornar a habilitação menos necessária. Da mesma forma, entre as pessoas mais escolarizadas e das famílias de maior rendimento, a percepção de que os aplicativos reduzirão a necessidade de habilitação é menos disseminada.

Em contrapartida, essa percepção é maior entre pessoas com até ensino fundamental e aquelas pertencentes a famílias com rendimento de até um salário mínimo, grupos que menos utilizam veículo próprio para se locomover. Nesse caso, a percepção pode estar mais relacionada à menor disponibilidade de veículo próprio do que à expectativa de que a habilitação se tornará menos necessária.

Entre os usuários frequentes de carros de aplicativos, 45% concordam que esse modo de transporte reduz a necessidade de habilitação, o que também não pode ser visto como uma predição, mas sim a sugestão de que a experiência de uso potencializa a percepção de efeitos da mobilidade por essas plataformas.



Governador do Estado
Tarcísio de Freitas

Vice-Governador do Estado
Félicio Ramuth

Secretário da Fazenda e Planejamento
Samuel Kinoshita

SEADE
Presidente do Conselho Curador
Carlos Antonio Luque

Diretor Executivo
Bruno Caetano

Diretor-adjunto de Produção e Análise de Dados
Rejane de Fátima Araújo

Diretor-adjunto de Comunicação e Informação
Marcelo Moreira

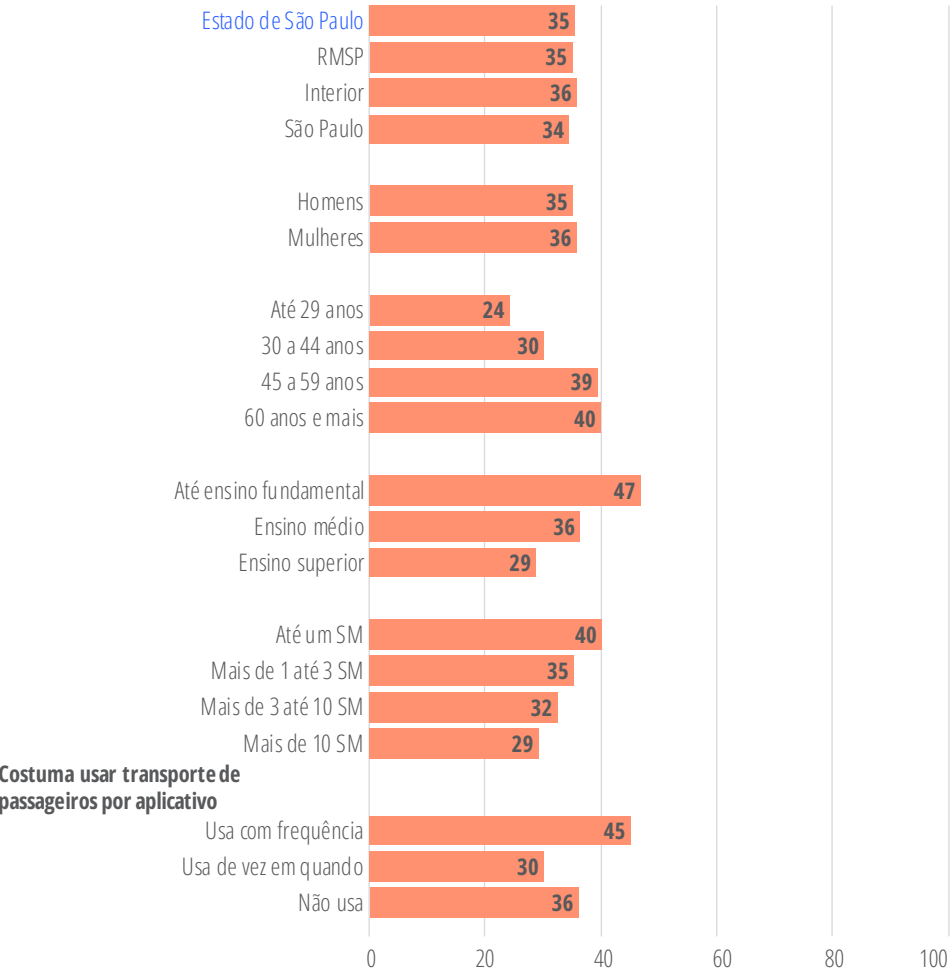
Diretor-adjunto Administrativo e Financeiro
Luiz Ricardo Santoro

Chefe de Gabinete
Sérgio Meirelles Carvalho

SP SOCIAL
Responsável técnico: Lília Belluzzo
Equipe técnica: Catarina A. G. Silverio, Ida Maria C. Bismara, Irineu Barreto, Margareth Izumi Watanabe, Mariza Tokie W. Taira, Osvaldo Guizzardi Filho, Rosana Azevedo Miguel, Susana Maria Frias Pereira e Sylvia Cioffi

Assessoria de Editoração e Arte
Responsável técnico: Paulo Emirandetti Junior
Equipe técnica: Cristiane de Rosa Meira, Elisabeth Magalhães Erharter, Maria Aparecida Batista de Andrade, Rita Bonizzi e Vania Regina Fontanesi

Gráfico 11 – Proporção da população que concorda que o transporte por aplicativos reduz a necessidade de obtenção da carteira de habilitação, segundo atributos pessoais e uso transporte por aplicativo
Estado de São Paulo, 2026, em %



Nota: A apuração dos rendimentos refere-se à renda familiar total.

Fonte: Fundação Seade. Pesquisa de Percepção sobre Mobilidade da População e Transporte de Passageiros por Aplicativos no Estado de São Paulo, 2026.