



PESQUISA PARA IDENTIFICAR, MEDIR E ANALISAR OS  
**MODOS UTILIZADOS PELA POPULAÇÃO DO  
MUNICÍPIO DE SÃO PAULO NOS SEUS  
DESLOCAMENTOS DIÁRIOS**

Patrocínio:



Realização:



## OBJETIVO

Esta pesquisa tem por objetivo definir indicadores que permitam o acompanhamento da utilização dos modos de transporte dos moradores da cidade de São Paulo, estabelecendo um “marco zero”, a partir do qual será avaliada a cada ano a meta estabelecida pela Prefeitura do Município de São Paulo, conforme seu objetivo estratégico 2017/2020, relativa ao “aumento da mobilidade ativa”

Com base nos resultados da pesquisa, além de todos os dados e informações obtidos e que são importantes para conhecimento da realidade e tomada de decisão, será definido e conceituado um índice que possa ser mensurado ao longo dos 04 anos desta atual gestão e, por meio de novas pesquisa, captar o crescimento ou não desta MOBILIDADE ATIVA

Do ponto de vista metodológico, a medição desse crescimento poderá levar em conta todas as etapas da viagem, mas também pode focar a primeira etapa ou a Etapa Única do indivíduo, que são as mais significativas e, ainda, para as atividades que sejam para Trabalho + Escolas + Saúde

# DADOS TÉCNICOS

**Metodologia:** Quantitativa, via Intercept.

Todas as entrevistas foram feitas em pontos de fluxo longe de terminais de ônibus e estações de trem/metrô (distância mínima: 500 metros)

**Amostra:** Foram realizadas 1.412 entrevistas na cidade de São Paulo, distribuídas entre 8 regiões da cidade, proporcionalmente às respectivas populações:

Centro	52	Oeste	150
Leste 1	204	Leste 2	304
Norte 1	118	Norte 2	148
Sul 1	124	Sul 2	312

## Data de realização das entrevistas

As entrevistas foram realizadas no período de 13/06/17 a 22/06/17.

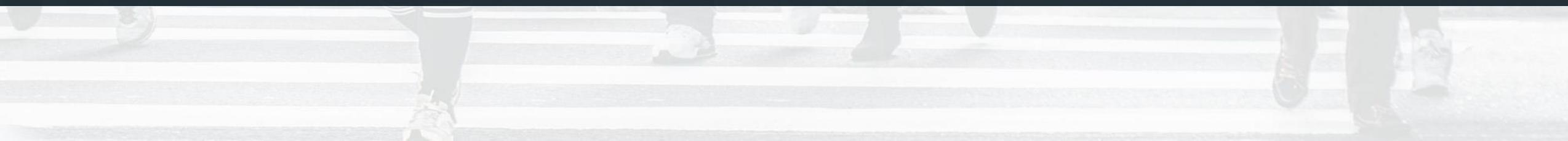
Entrevistas feitas apenas em dias de semana

## Margem de erro

Resultados totais com intervalo de confiança de +/- 2.5 p.p (significância de 95%).



## DISTRIBUIÇÃO DA AMOSTRA



# AMOSTRA POR REGIÃO

## REGIÃO NORTE 2 12%

Brasilândia	2,4%
Cachoeirinha	2,4%
Jaraguá	2,4%
Perus	2,5%
Pirituba	2,3%

## REGIÃO NORTE 1 8%

Mandaqui	1,7%
Santana	1,7%
Tremembé	1,6%
Vila Guilherme	1,6%
Vila Medeiros	1,7%

## REGIÃO OESTE 9%

Itaim Bibi	1,8%
Jaguaré	1,8%
Perdizes	1,8%
Rio Pequeno	1,8%
Vila Sônia	1,9%

## REGIÃO CENTRO 4%

Bela Vista	0,9%
Cambuci	0,9%
Liberdade	0,9%
Santa Cecília	0,9%

## REGIÃO SUL 1 9%

Cursino	1,8%
Jabaquara	1,7%
Sacomã	1,8%
Saúde	1,8%
Vila Mariana	1,8%

## REGIÃO SUL 2 22%

Campo Grande	3,7%
Capão Redondo	3,7%
Cidade Ademar	3,6%
Grajaú	3,6%
Jardim Ângela	3,8%
Parelheiros	3,7%

## REGIÃO LESTE 1 14%

Carrão	2,8%
Penha	2,7%
São Lucas	3,0%
Sapopemba	2,8%
Tatuapé	3,0%

## REGIÃO LESTE 2 22%

Ermelino Matarazzo	3,5%
Guaianases	3,8%
Itaim Paulista	3,5%
Itaquera	3,7%
São Mateus	3,5%
Vila Jacuí	3,5%

39

PONTOS DE FLUXO ESPALHADOS  
POR TODA A CIDADE

# PERFIL DA AMOSTRA REGIÃO

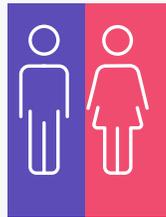
		TOTAL	Centro	Norte 1	Norte 2	Oeste	Leste 1	Leste 2	Sul 1	Sul 2
GÊNERO	Feminino	50	46	49	49	51	50	50	49	49
	Masculino	51	54	51	51	49	50	50	51	51
EDUCAÇÃO	Idade Média	43	43	43	45	42	42	43	43	43
	Básico ou - Fundamental	28	19	29	34	13	29	27	23	32
	Médio	42	56	42	35	57	42	42	43	38
	Superior	13	10	16	13	18	8	13	19	10
CLASSE	A	8	12	8	6	9	6	9	15	5
	B	29	25	35	29	30	31	25	33	27
	C	49	46	48	53	52	46	51	40	50
	D/E	14	17	8	12	9	16	15	12	18
RENDА DOMICILIAR	Média (R\$)	3.322	3.432	3.584	3.120	3.895	2.969	2.879	5.218	2.951
DESEMPREGO	Incidência (domicílio)	34	21	37	33	24	39	33	29	40
<b>BASE</b>		<b>1412</b>	<b>52</b>	<b>118</b>	<b>170</b>	<b>128</b>	<b>203</b>	<b>305</b>	<b>124</b>	<b>312</b>



## PERFIL DA AMOSTRA

# PERFIL DOS ENTREVISTADOS

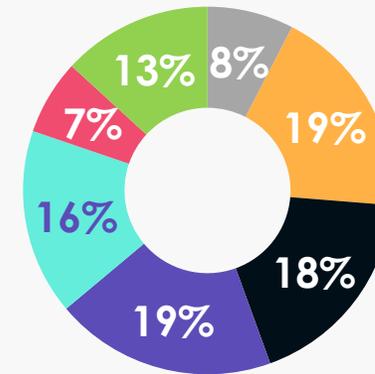
## SEXO (Cota controlada)



50% de homens

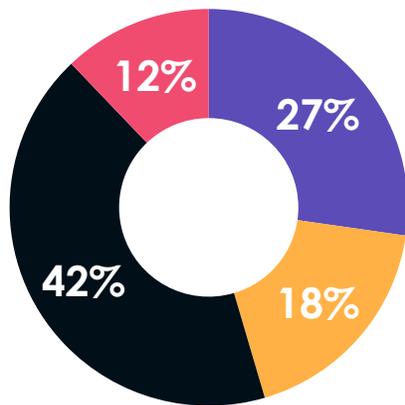
50% de mulheres

## IDADE (Cota controlada)

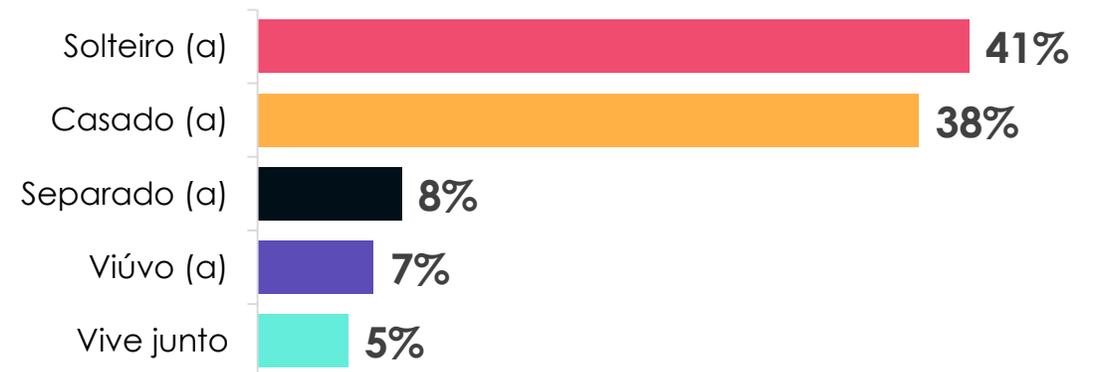


Idade média – 43,1 anos

## ESCOLARIDADE

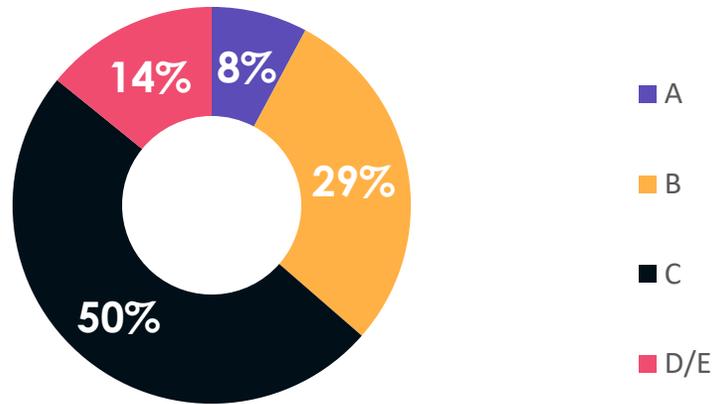


## ESTADO CIVIL

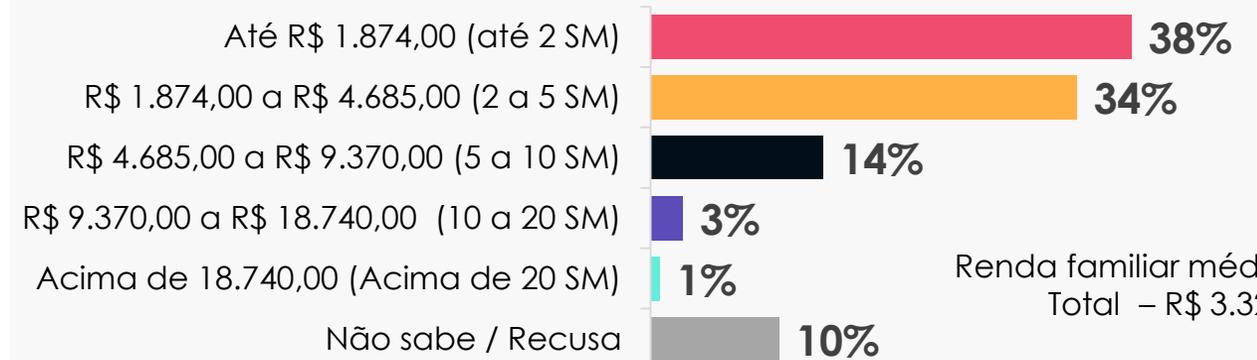


# PERFIL DOS ENTREVISTADOS

## CLASSE ECONÔMICA (Cota controlada)



## RENDA FAMILIAR



Renda familiar média  
Total – R\$ 3.323

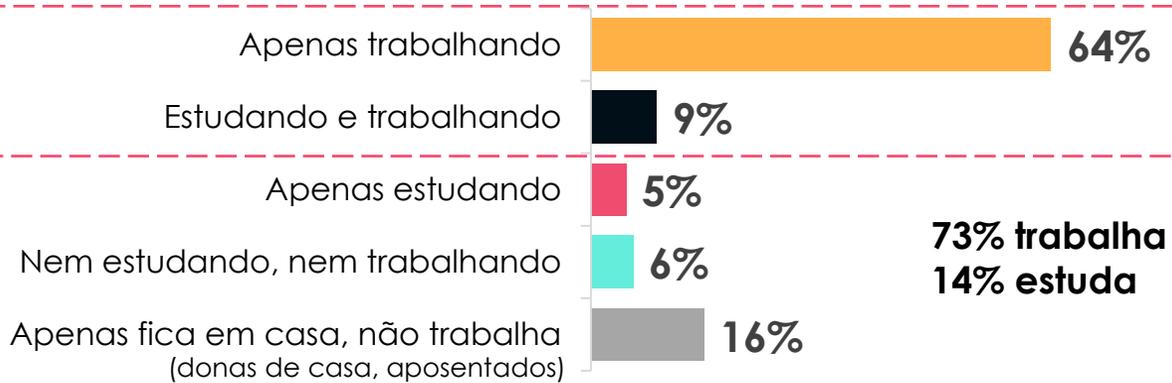
Por classe:  
A – R\$ 8.365  
B – R\$ 4.615  
C – R\$ 2.319  
D/E – R\$ 1.513

## INFRAESTRUTURA

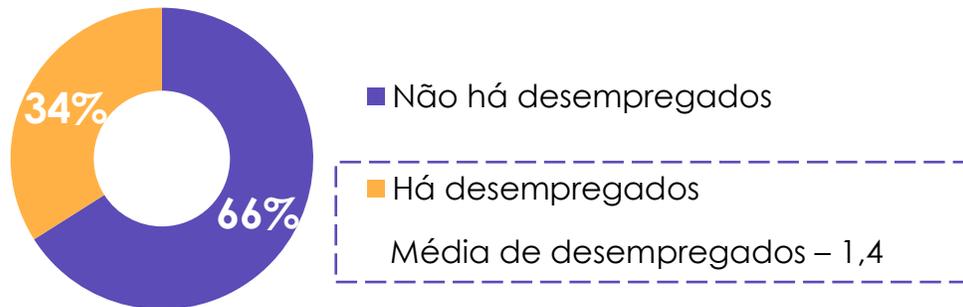


# PERFIL DOS ENTREVISTADOS

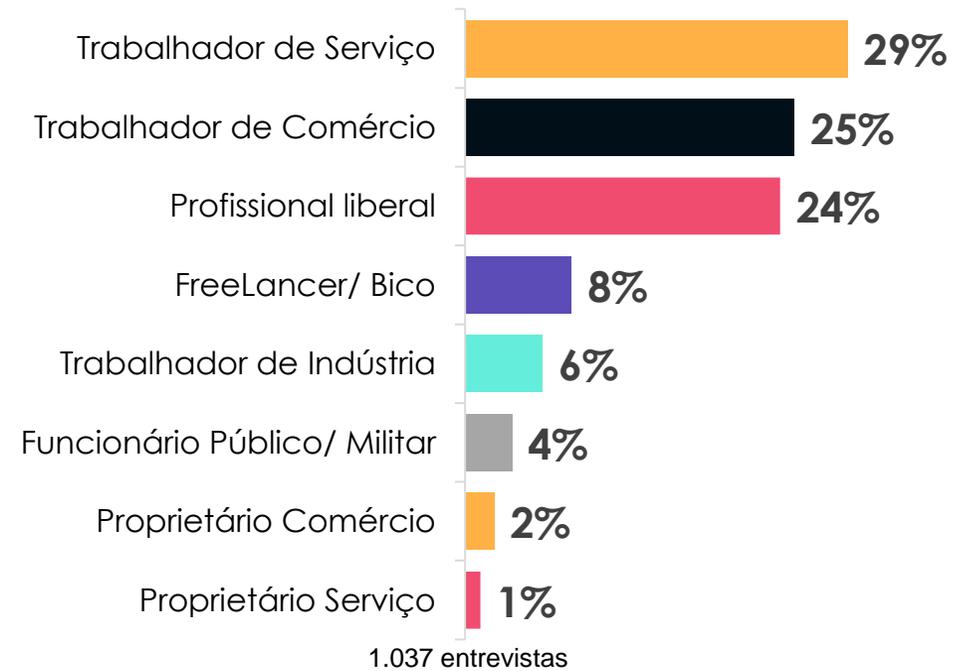
## OCUPAÇÃO ATUAL



## DESEMPREGADOS NO DOMICÍLIO

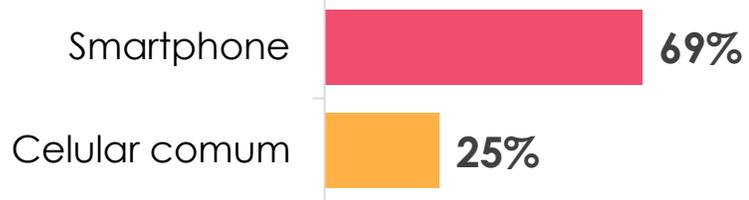


## PROFISSÃO

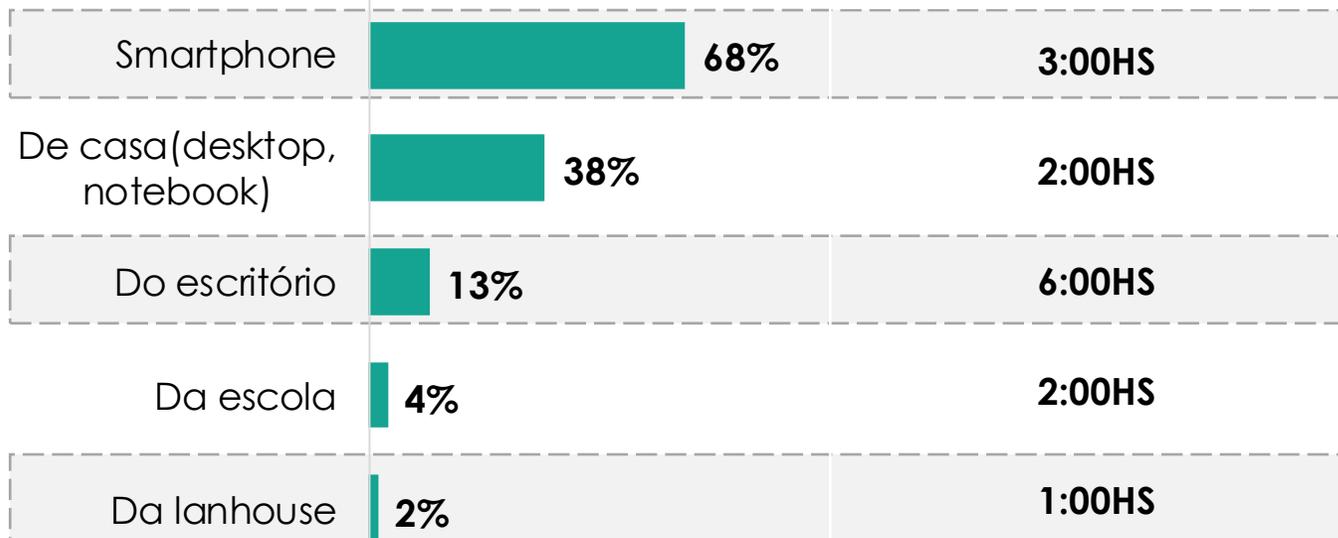


# CONECTIVIDADE

## POSSE DE CELULARES



## ONDE ACESSA A WEB



## HORAS / DIA

3:00HS

2:00HS

6:00HS

2:00HS

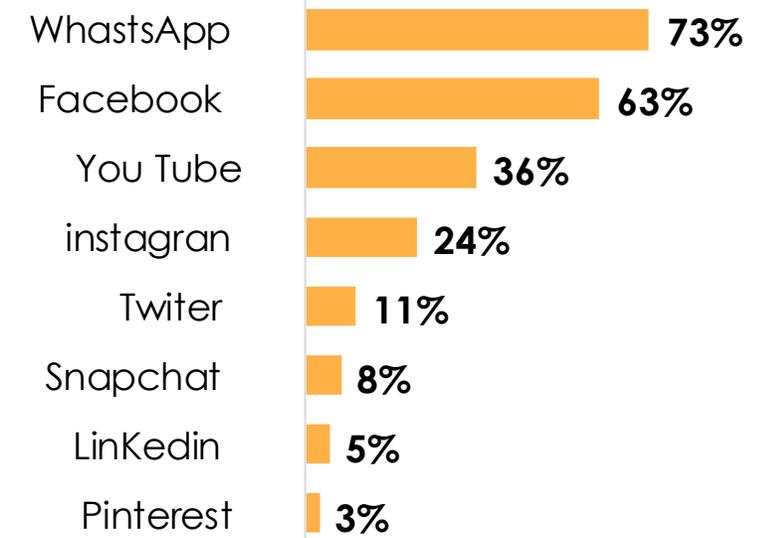
1:00HS

I.M. (Índice de Multiplicidade) – 1,6

Não conectados

24%

## REDES SOCIAIS



I.M. (Índice de Multiplicidade) – 2,2

Sem rede social

24%

# CONECTIVIDADE

## Acesso à Web – Por Classe e Idade

Smartphones são mais frequentes nas classes mais altas entre as pessoas até 49 anos. Acesso em casa muito mais comum na classe A. Pessoas até 39 anos ficam muito mais tempo conectadas do que pessoas acima de 40 anos

%

### POSSE TELEFONIA

Smartphone  
Celular comum

TOTAL

69  
32

CLASSE

A B C D/E

93 79 67 45  
12 18 27 38

IDADE

16-19 20-29 30-39 40-49 50-59 60-64 65 e +

89 86 83 76 58 45 31  
9 15 17 21 34 43 46

### LOCAL DE ACESSO

Smartphone  
De casa (computador)  
Do escritório  
Da escola  
Da lanhouse

68  
69  
13  
4  
2

90 79 66 44  
72 55 32 7  
66 78 94 97  
15 8 3 3  
6 2 2 1

92 87 84 73 55 45 27  
51 47 44 42 32 29 15  
88 81 82 87 90 94 96  
1 0 1 10 5 2 3  
1 1 1 0 2 2 2

### # DE LOCAIS

Média

1,6

2,1 1,9 1,5 1,3

1,8 1,7 1,7 1,6 1,5 1,5 1,4

### TEMPO CONECTADO

Média (horas)

6:51

9:33 8:21 5:42 4:20

8:56 8:47 7:17 3:48 4:58 3:50 3:32

BASE

1412

111 407 693 201

107 264 257 274 231 93 186

IMPORTANTE: o tempo conectado pode ter sobreposições quando a pessoa tem mais de um local de acesso (por exemplo: alguém que está no escritório conectado e cujo smartphone também esteja conectado)

P.26) Você possui: (LER) (RM)

P.28) Quantas horas por dia, em média, você fica conectado à internet? LER

Base Amostra → 1.412 entrevistas

# CONECTIVIDADE

## Redes Sociais – Por Classe e Idade

As redes sociais mais populares, como WhatsApp e Facebook, caem bastante após os 50 anos. Por classe, há redução gradativa de acesso às redes da Classe A até a C. De C para D/E a queda é abrupta.

		%	TOTAL	CLASSE				IDADE						
				A	B	C	D/E	16-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-64	65 e +
REDES SOCIAIS	WhastsApp		73	96	83	72	50	93	92	91	81	61	53	28
	Facebook		63	86	72	62	37	92	85	87	67	45	32	17
	You Tube		36	68	48	31	15	74	59	43	36	19	16	9
	instagran		24	50	31	21	6	64	42	31	18	9	4	4
	Twiter		11	25	14	9	3	37	17	10	11	3	5	3
	Snapchat		8	14	12	6	0,5	44	15	6	2	0		
	LinKedin		5	17	9	3	0,5	7	10	7	7	1	1	1
	Pinterest		3	10	6	1		10	4	3	4	1		
BASE			1412	111	407	693	201	107	264	257	274	231	93	186

# USO DE APLICATIVOS DE TRANSPORTE

23% possuem aplicativos de transporte. Entre os meios coletivos, o aplicativo de ônibus é o mais comum. Uber tem mais usuários de aplicativo que qualquer outro meio.

## POSSUEM APLICATIVOS DE TRANSPORTE

Não possui aplicativos 77%

Aplicativos de transporte 15%

Outros aplicativos 12%

Base Amostra → 1.412 entrevistas

Ônibus 72%

Táxi 31%

Metrô 10%

Trem 10%

I.M. (Índice de Multiplicidade) – 1,6

Base → 183 entrevistas

Uber 100%

Cabify 1%

Base → 213 entrevistas

# USO DE APLICATIVOS DE TRANSPORTE

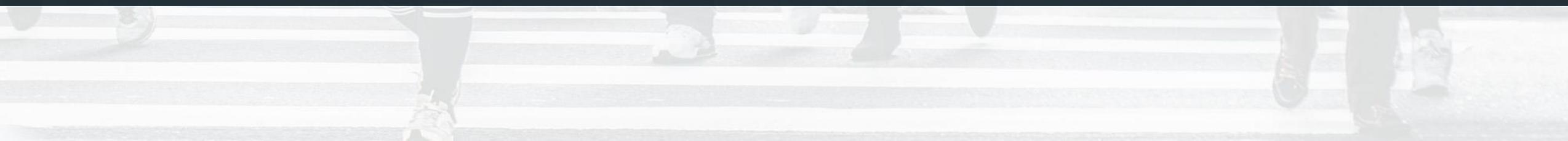
## Por Classe e Idade

Classes A e B tem mais aplicativos de transportes do que as classes C/D/E. O uso de aplicativos é mais alto nas faixas etárias mais jovens.

		%	TOTAL	CLASSE				IDADE						
				A	B	C	D/E	16-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-64	65 e +
USO DE APLICATIVOS	Não possui		77	63	66	81	93	64	64	72	77	82	87	96
	Individuais		15	25	23	12	4	24	23	19	14	11	11	3
	Transportes		13	23	19	10	4	17	22	18	13	9	8	2
BASE			1412	111	407	693	201	107	264	257	274	231	93	186
TRANSPORTES	Ônibus		72	56	68	82	75	78	81	78	72	50	43	25
	Táxi		32	44	37	23	25	17	28	35	25	50	43	75
	Metrô		10	12	11	7	25	28	10	8	11	0	14	0
	Trem		10	12	9	10	13	17	10	13	11	0	0	0
BASE			183	25	79	71	8	18	58	40	36	20	7	4
OUTROS	Uber		99,5	100	99	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	Cabify		0,5	4	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0
BASE			213	28	92	84	8	26	61	47	37	26	10	5



## PRÁTICA DE ATIVIDADES FÍSICAS

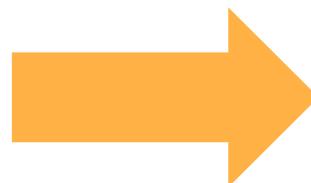


# A PRÁTICA DE ATIVIDADES FÍSICAS

Atividades físicas regulares são mais comuns entre homens e classes AB. Por idade atividades são mais comuns até os 29 anos, mas o decréscimo nas idades acima é suave.

**40%**

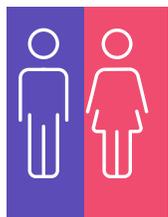
**PRATICAM ATIVIDADES FÍSICAS REGULARMENTE**



**3,5**

**DIAS POR SEMANA (em média)**

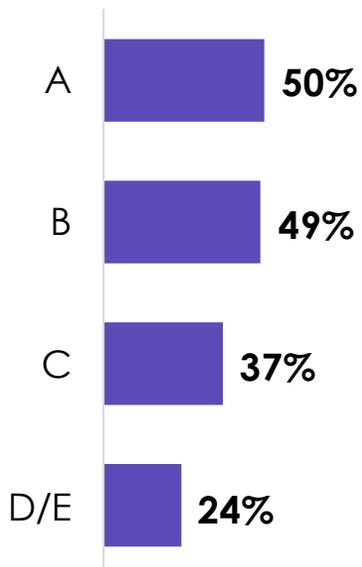
## POR SEXO



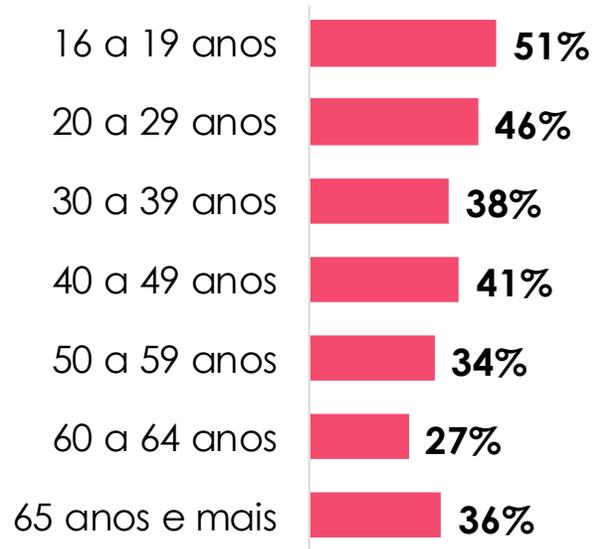
**46%** de homens

**33%** de mulheres

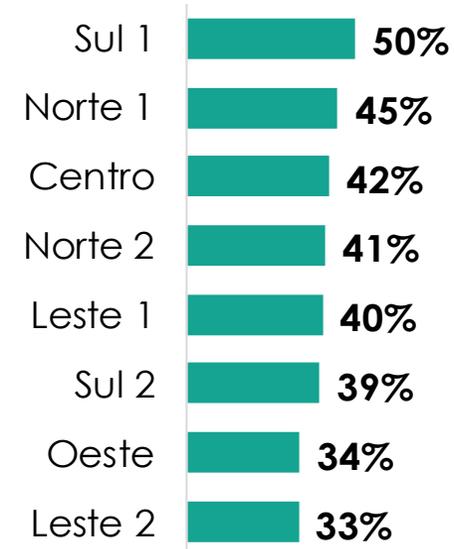
## POR CLASSE



## POR IDADE



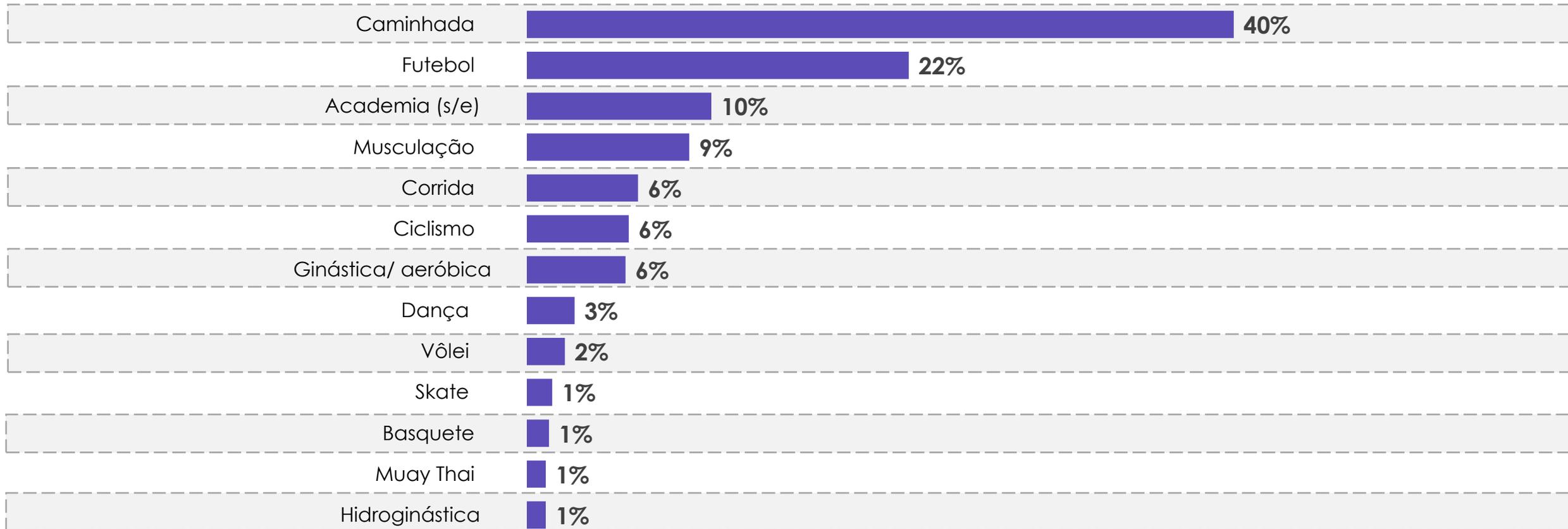
## POR REGIÃO



# PERFIL DOS ENTREVISTADOS

## Atividades Físicas

Caminhada e futebol são as atividades mais comuns, seguido por atividades em academia.



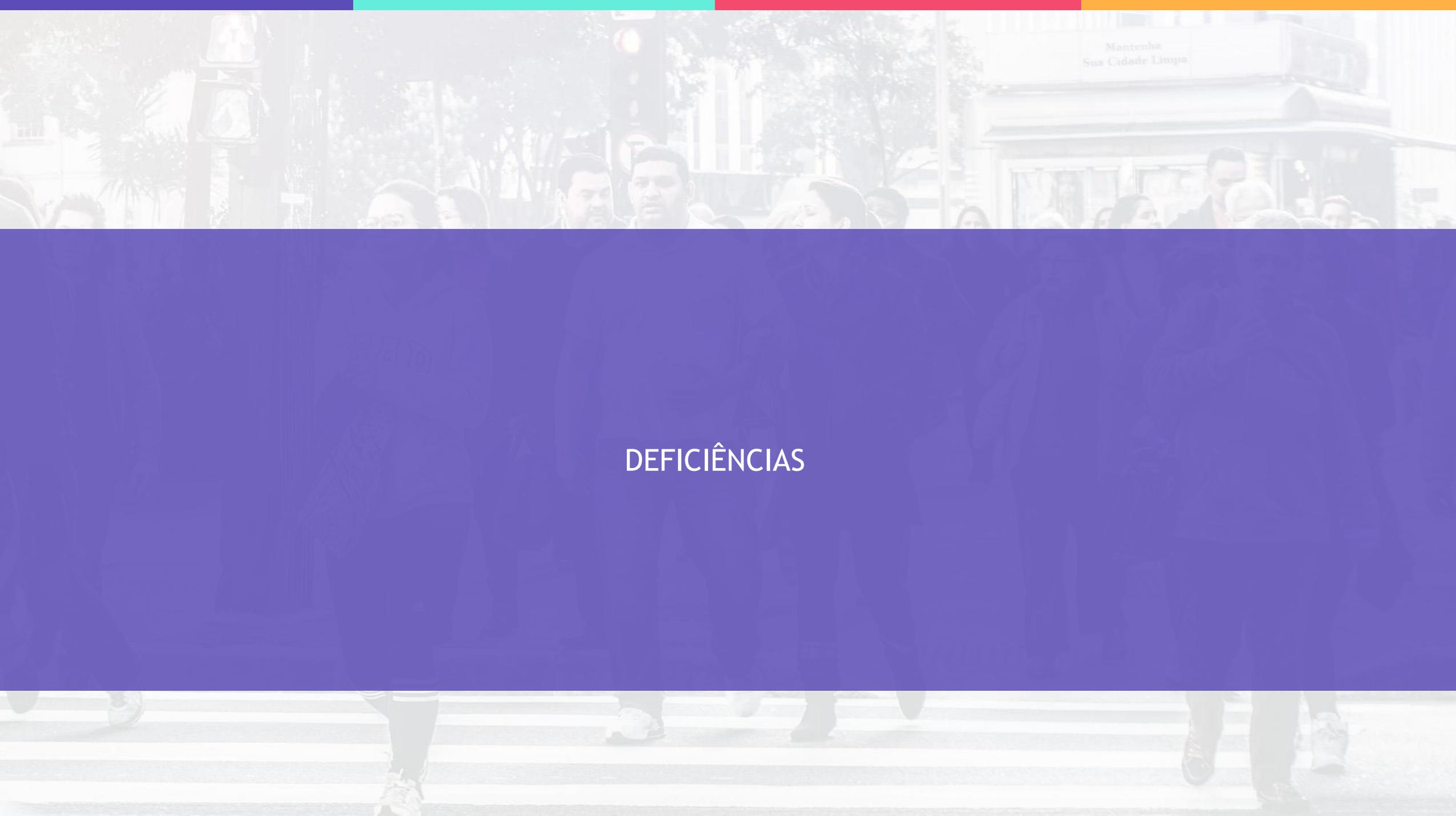
**I.M. (Índice de Multiplicidade) – 1,17**

# PERFIL DOS ENTREVISTADOS

## Atividades Físicas – Por Gênero, Classe e Idade

Caminhada é a mais comum entre mulheres. Entre homens, futebol é a principal, seguida por caminhada. Caminhada é a mais comum entre todas as classes e entre todas as idades a partir dos 30 anos.

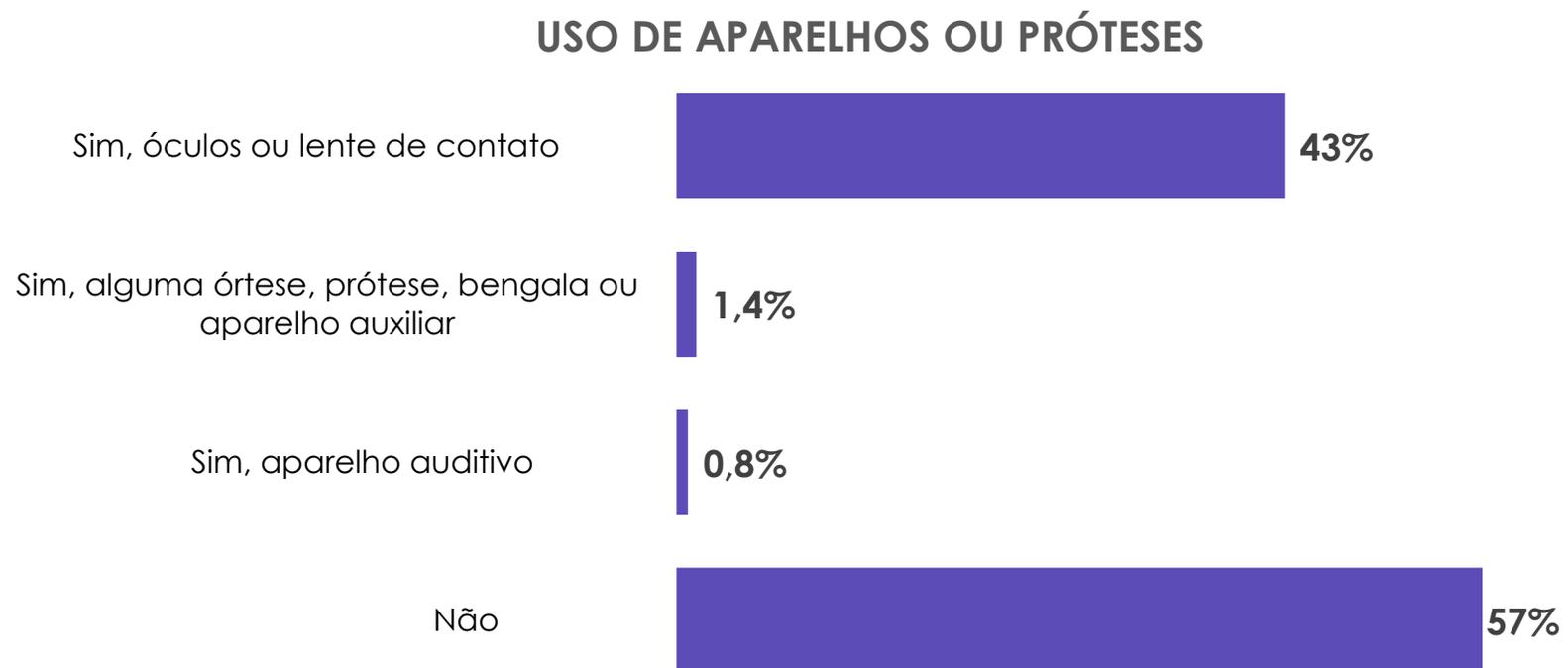
%	TOTAL	GÊNERO		CLASSE				IDADE						
		M	F	A	B	C	D/E	16-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-64	65 e +
Caminhada	40	29	55	33	35	44	48	9	14	31	47	59	80	76
Futebol	22	35	3	9	27	20	21	39	34	30	12	13	8	5
Academia (s/e)	10	9	13	13	10	11	6	6	16	11	19	4	0	2
Musculação	9	7	12	15	10	8	4	6	16	6	11	10	4	3
Corrida	6	9	2	2	8	6	6	6	11	6	7	1	4	5
Ciclismo	6	7	4	11	4	6	8	2	4	5	6	14	4	3
Ginástica/ aeróbica	6	2	11	9	6	5	4	0	3	5	8	6	0	12
Dança	3	1	5	7	2	2	2	6	2	1	2	5	0	5
Vôlei	2	2	2	2	4	2	0	15	2	0	2	0	0	0
Skate	1	2	1	0	2	2	0	4	4	0	1	0	0	0
Basquete	1	2	0	2	2	1	0	7	2	0	0	0	0	0
Muay Thai	1	1	1	2	3	0	0	4	3	0	0	0	0	0
Hidroginástica	1	0	3	0	1	2	2	0	0	0	0	3	4	5
<b>BASE</b>	<b>556</b>	<b>328</b>	<b>228</b>	<b>55</b>	<b>198</b>	<b>255</b>	<b>48</b>	<b>54</b>	<b>122</b>	<b>98</b>	<b>112</b>	<b>79</b>	<b>25</b>	<b>66</b>



# DEFICIÊNCIAS

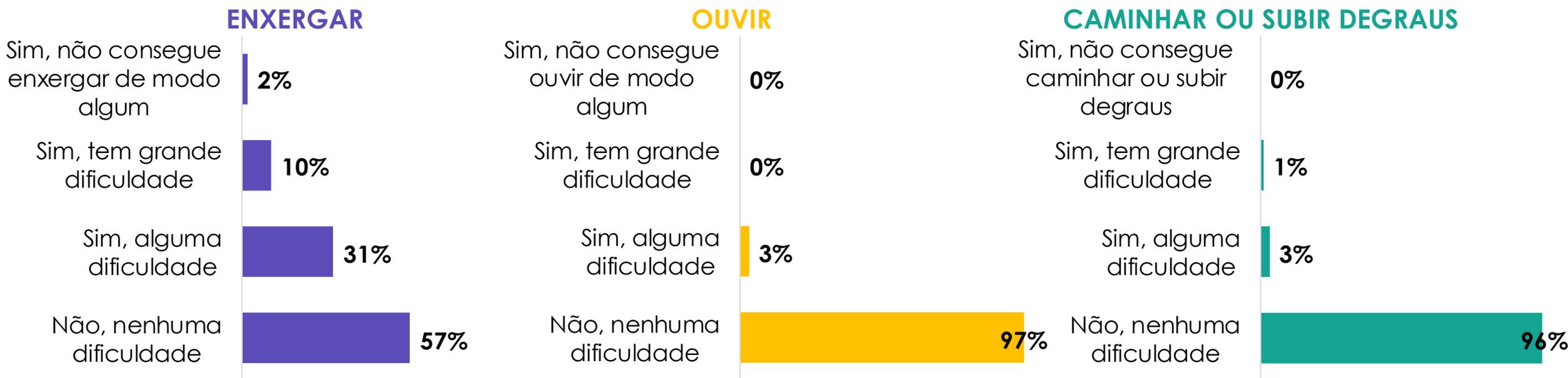
# USO DE APARELHOS OU PRÓTESES

Uso de óculos ou lentes é a necessidade mais comum.  
57% não precisam de nenhum aparelho ou prótese



# DIFICULDADES

Dificuldades com audição e caminhar ou subir degraus são raros. Dificuldade com visão é bastante comum.



# USO DE APARELHOS E DIFICULDADES

## Por Classe e Idade

%

		TOTAL	CLASSE				IDADE						
			A	B	C	D/E	16-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-64	65 e +
USO DE APARELHOS OU PROTESES	Sim, óculos ou lente de contato	43	45	42	44	41	28	22	24	40	62	74	72
	Sim, alguma órtese, prótese, bengala ou aparelho auxiliar	1,4	0,9	2,2	0,9	3,5	0,0	0,4	0,0	1,1	2,2	8,6	3,2
	Sim, aparelho auditivo	0,8	0,9	0,5	0,7	2,0	0,0	0,0	0,4	0,4	0,9	2,2	3,2
	Não	57	55	57	56	56	72	77	75	59	37	26	26
DIFICULDADES EM ENXERGAR	Sim, não consegue enxergar de modo algum	2	1	3	1	1	1	1	1	2	3	1	2
	Sim, tem grande dificuldade	10	8	6	13	11	5	5	6	9	11	25	15
	Sim, alguma dificuldade	31	30	32	31	29	25	18	18	28	43	45	47
	Não, nenhuma dificuldade	57	61	59	55	58	69	76	75	61	43	29	36
DIFICULDADES EM OUVIR	Sim, não consegue ouvir de modo algum	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sim, tem grande dificuldade	0,3	0,0	0,0	0,4	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,6
	Sim, alguma dificuldade	3	2	3	3	6	2	2	1	2	4	4	8
	Não, nenhuma dificuldade	97	98	97	97	94	98	98	99	98	95	96	91
DIFICULDADES EM CAMINHAR OU SUBIR DEGRAUS	Sim, não consegue caminhar ou subir degraus de modo algum	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sim, tem grande dificuldade	1	0	1	1	3	0	0	1	0	2	5	2
	Sim, alguma dificuldade	3	1	2	2	7	2	1	1	2	3	8	5
	Não, nenhuma dificuldade	96	99	98	96	90	98	99	98	97	95	87	92
BASE		1412	111	407	693	201	107	264	257	274	231	93	186

Dificuldades de visão se intensificam a partir dos 50 anos; problemas de audição de caminhar crescem – pouco – a partir do 60 anos

P6.1. O(a) Sr.(a) utiliza óculos, lente de contato, aparelho auditivo, alguma órtese, prótese, bengala ou aparelho auxiliar (muleta, andador, cadeira de rodas)?

P6.2/3/4. Tem dificuldade permanente de enxergar? Ouvir? Caminhar ou subir degraus?

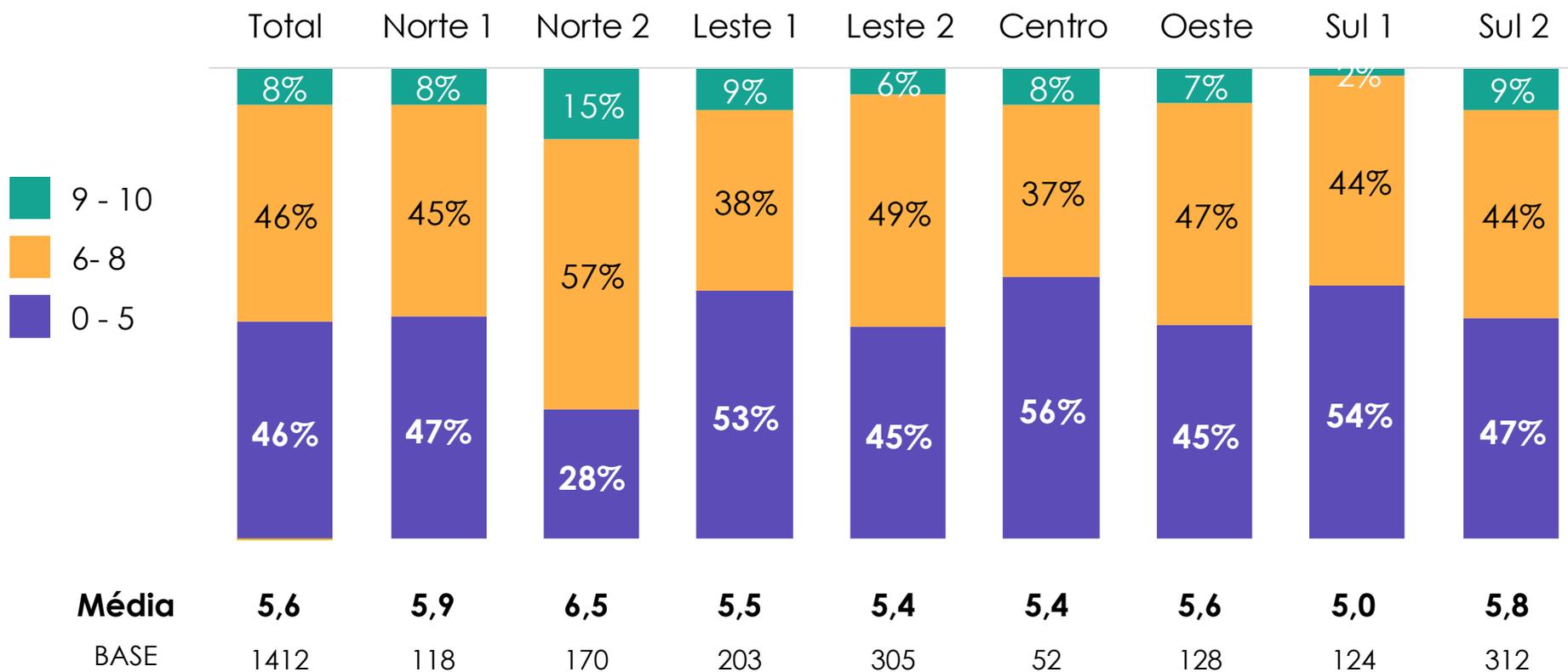


## TRANSPORTE E QUALIDADE DE VIDA

# QUALIDADE DE VIDA EM SP

## Por Região

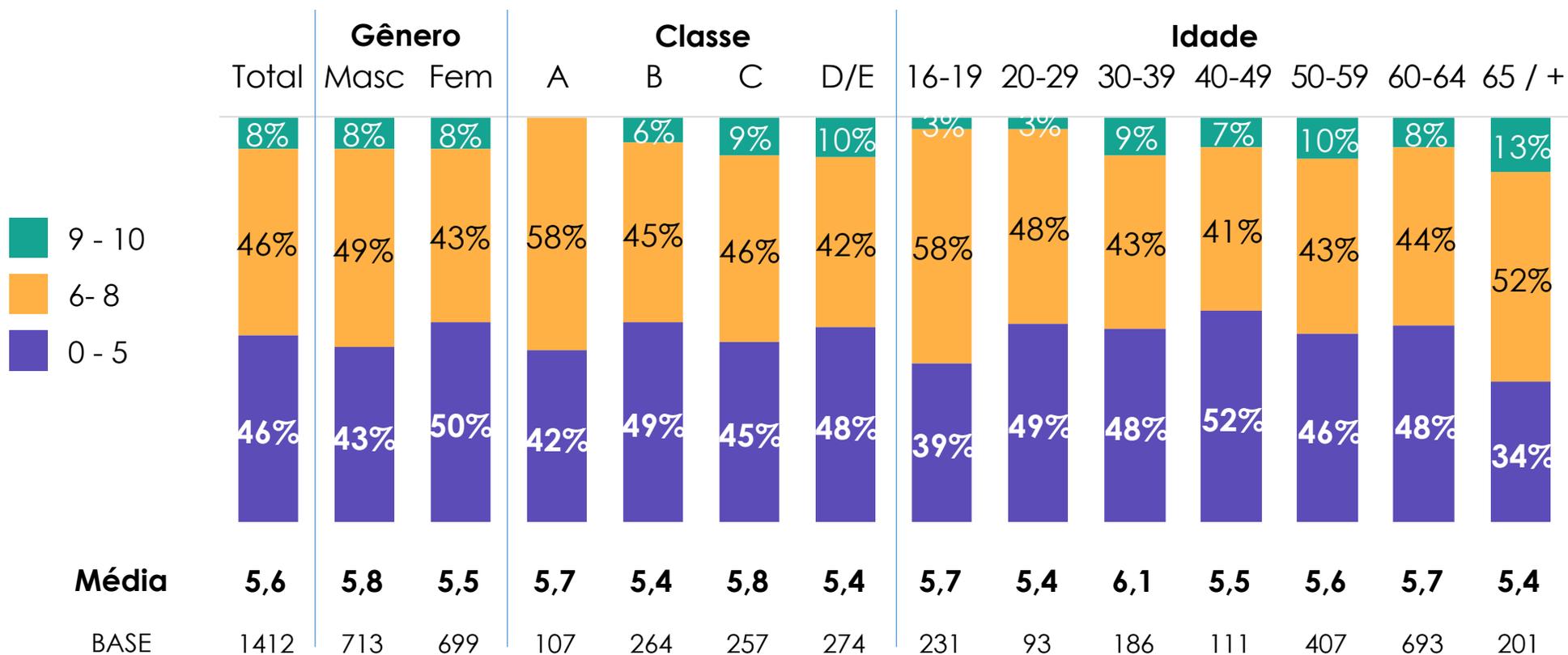
A qualidade de vida em São Paulo é baixa, com média de 5,6.  
Região Norte 2 tem a melhor média entre todas as regiões.



# QUALIDADE DE VIDA EM SP

## Por Gênero, Classe e Idade

Não há grandes variações por gênero, classe ou idade.



# DESISTÊNCIA DE ATIVIDADES

## Em função do transporte coletivo

Uma parcela expressiva – 27% aos finais de semana, 21% durante a semana) deixam de fazer atividades em função dos transportes – sejam coletivos ou individuais.

### FINAIS DE SEMANA



### DURANTE A SEMANA



# DESISTÊNCIA DE ATIVIDADES

## Em função do transporte coletivo – Por Classe e Idade

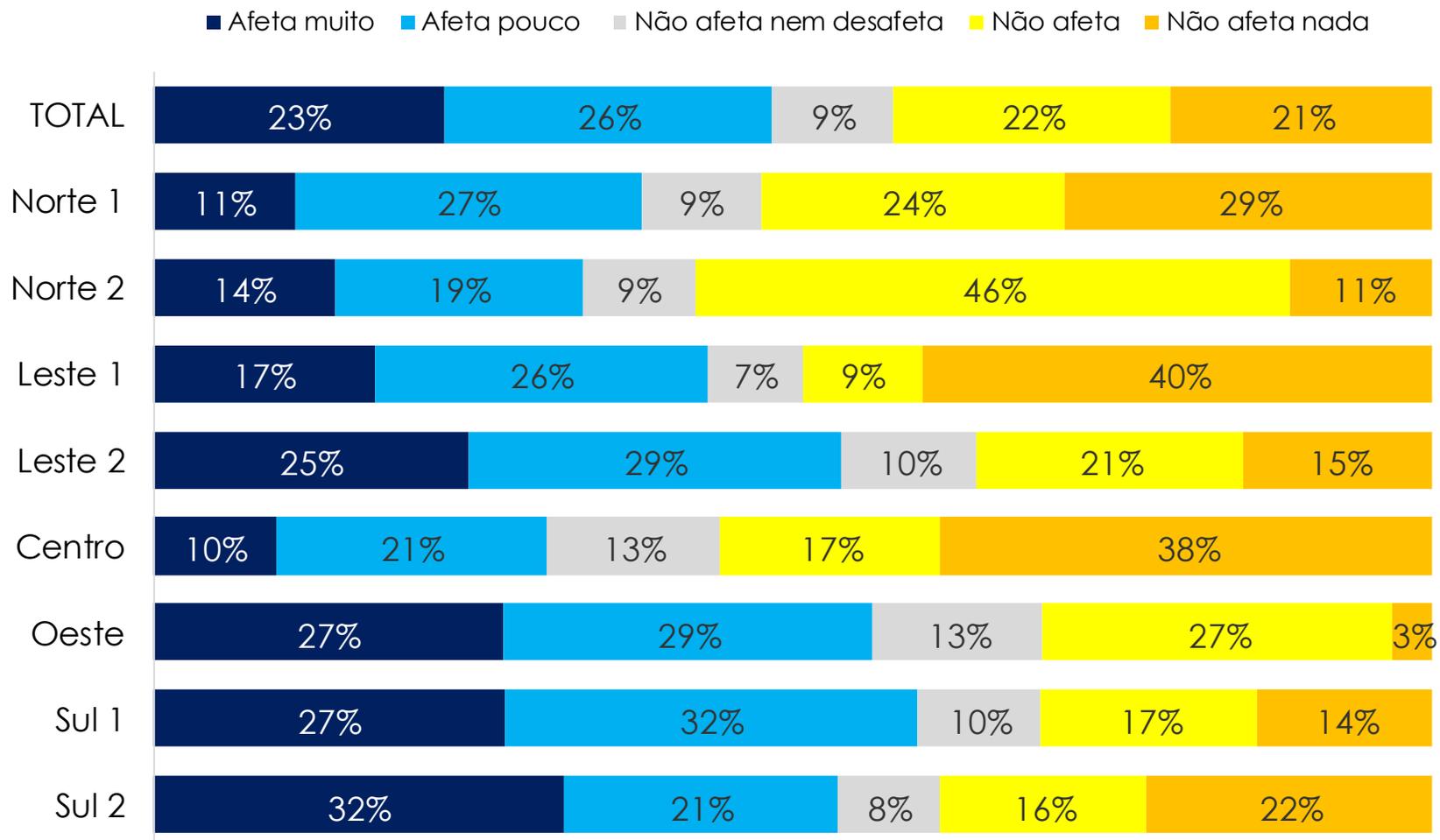
A restrição nas atividades é ligeiramente superior nas classes D/E.  
Pessoas acima de 65 anos tem menos restrições que as demais faixas etárias.

	%	TOTAL	CLASSE				IDADE						
			A	B	C	D/E	16-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-64	65 e +
Deixa de fazer atividade aos finais de semana	27	27	23	25	28	31	28	28	25	31	29	30	15
Deixa de fazer atividades durante a semana	21	21	23	19	21	24	22	22	20	24	23	23	12
Não deixa de fazer atividades	69	69	73	71	69	65	66	67	70	65	68	67	83
	BASE	1412	111	407	693	201	107	264	257	274	231	93	186

# TRANSPORTE COLETIVO E QUALIDADE DE VIDA

## Por Região

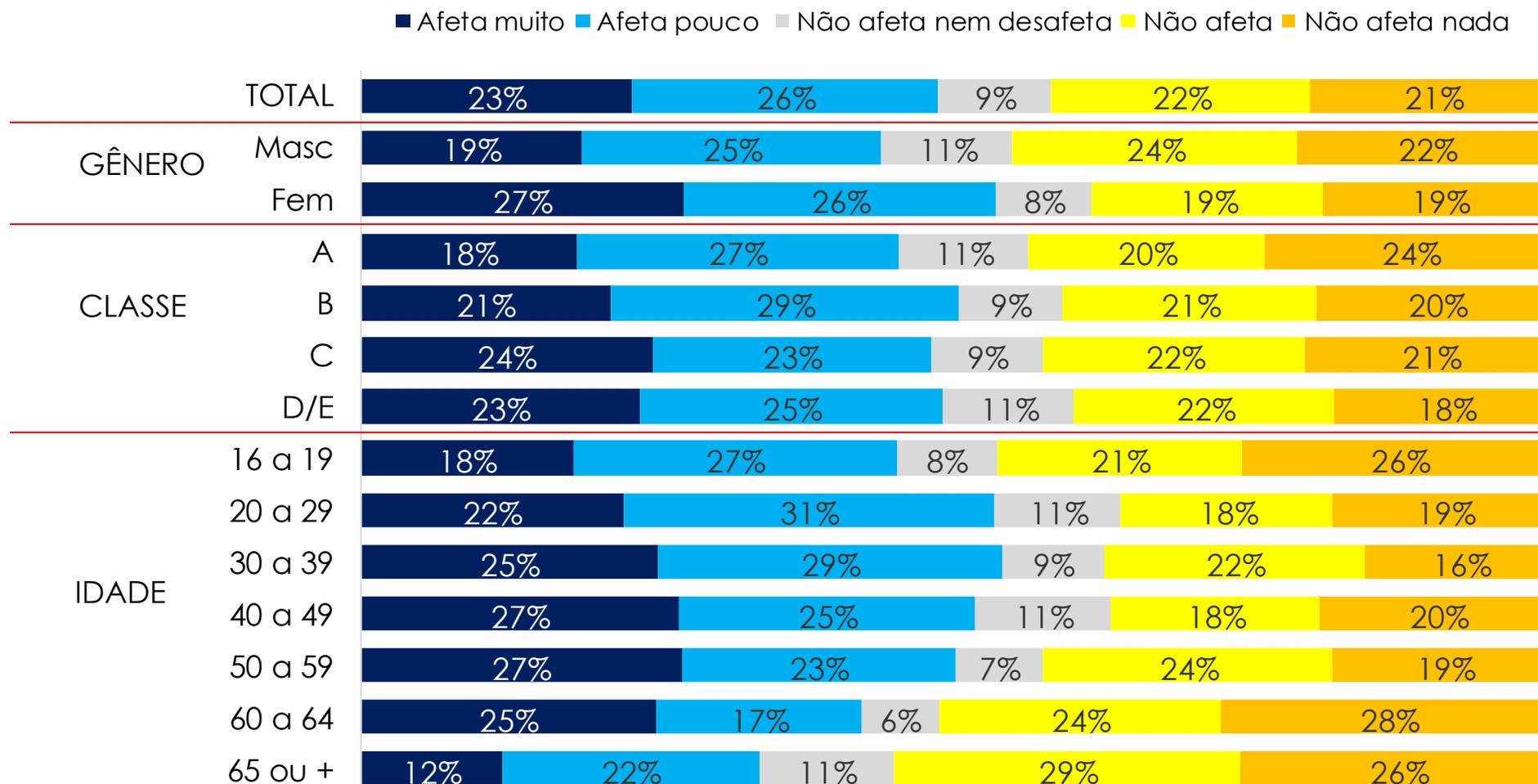
O Transporte coletivo afeta a qualidade de vida de 49% da população de São Paulo. Esse efeito é menor no Centro e maior nas zonas Leste 2, Oeste, Sul 1 e Sul 2.



# TRANSPORTE COLETIVO E QUALIDADE DE VIDA

## Por Gênero, Classe e Idade

O transporte coletivo afeta mais a qualidade de vida das mulheres e da faixa etária entre 20 e 39 anos. Idosos são os menos afetados, o que demonstra o sucesso de ações voltadas a eles, como o passe livre.

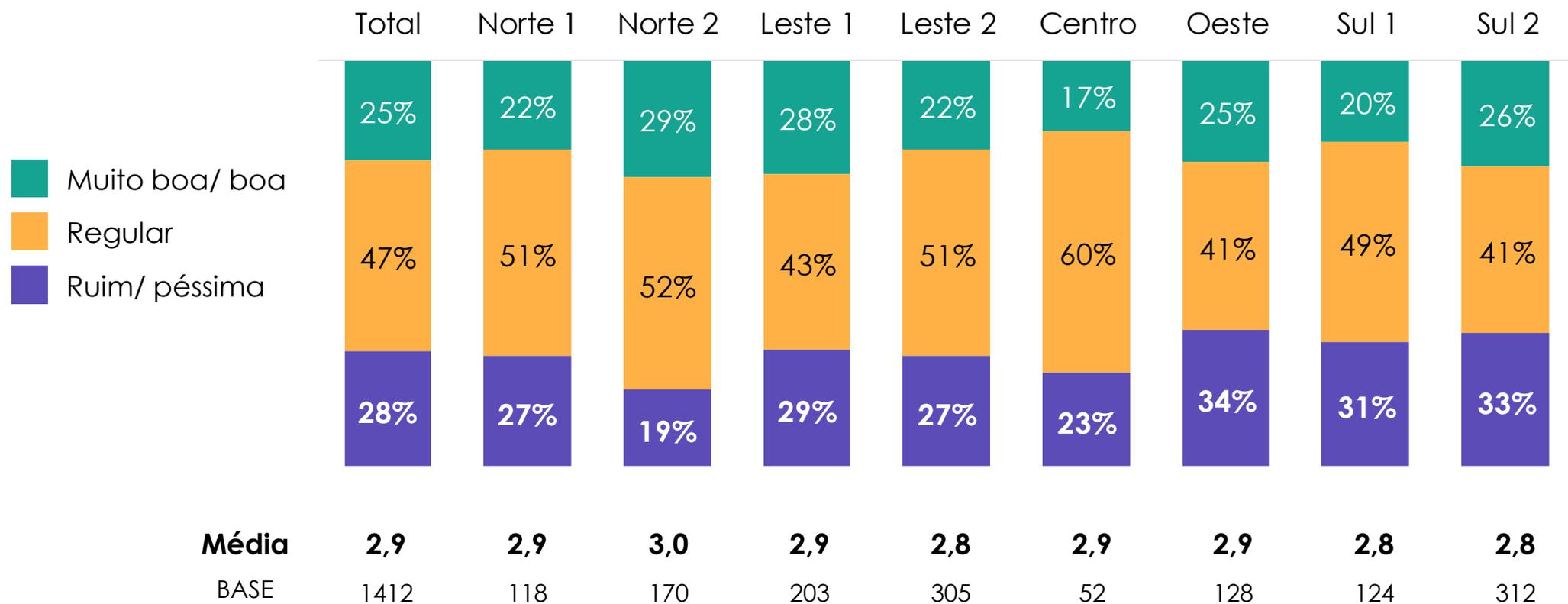


P.9) A quantidade/oferta de transportes coletivos durante a semana e no final de semana, afeta de alguma maneira a sua qualidade de vida? (RU) LER

# AVALIAÇÃO DA MOBILIDADE EM SP

## Por Região

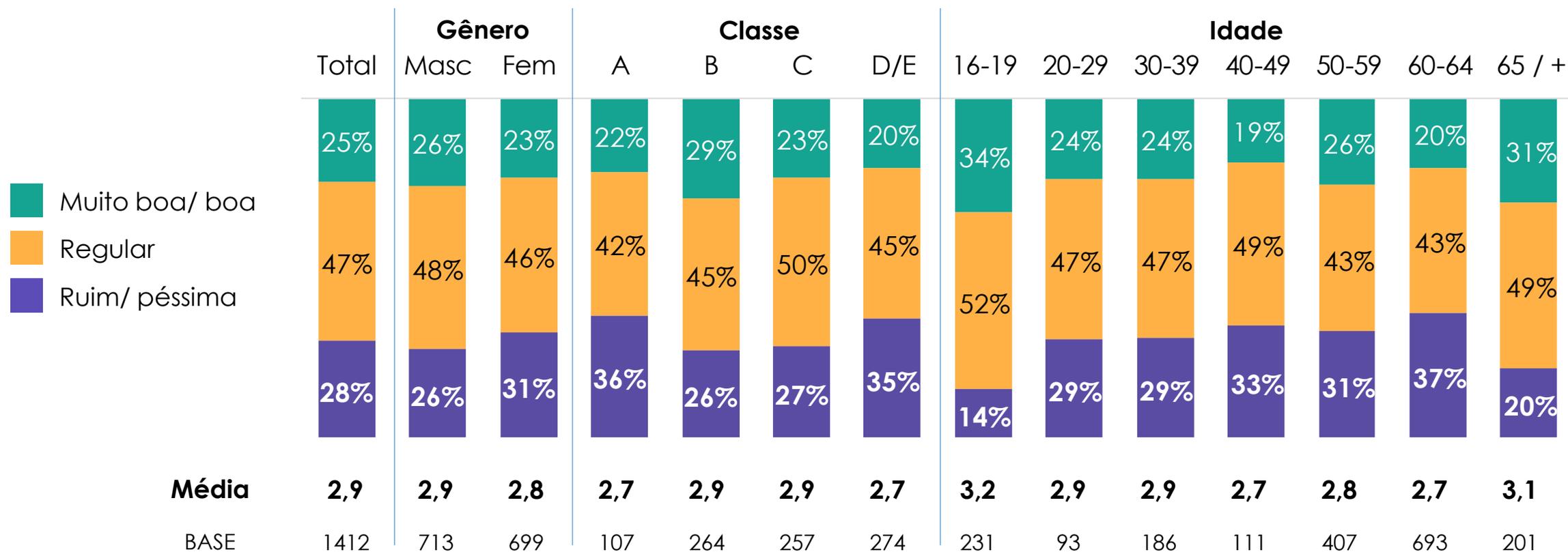
A mobilidade em São Paulo é apenas regular. Indício de um sistema com virtudes porém com limitações.



# AVALIAÇÃO DA MOBILIDADE EM SP

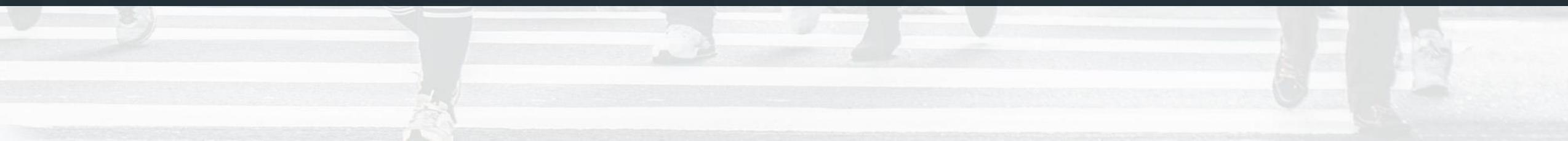
## Por Gênero, Classe e Idade

Mobilidade melhor avaliada entre jovens até 19 anos e entre adultos com 65 anos ou mais.





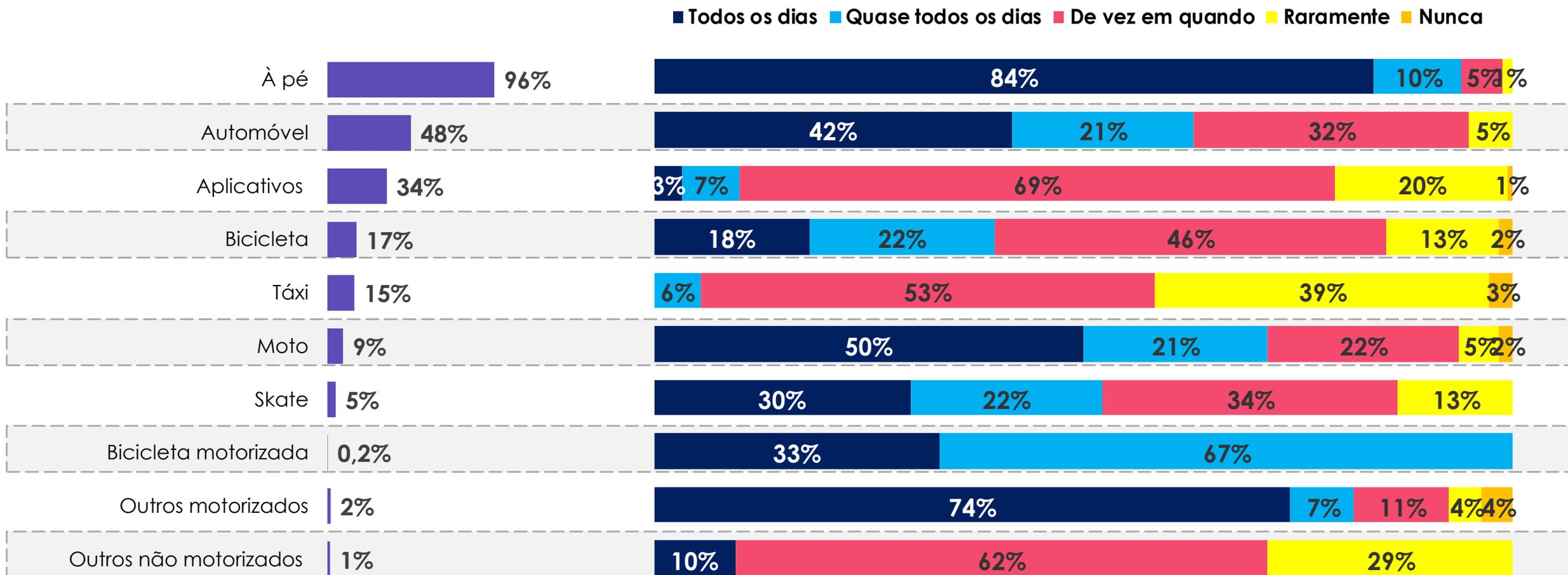
## MOBILIDADE NO DIA A DIA



# UTILIZAÇÃO DOS MEIOS INDIVIDUAIS NOS DOMICÍLIOS

## Uso e frequência de uso dos meios individuais

Embora ter alguém no domicílio andando a pé todos os dias seja comum, o uso de meios individuais motorizados é mais frequente do que meios não motorizados.



I.M. (Índice de Multiplicidade) – 2,28

P.11) No seu domicílio utilizam como meios de locomoção (ENTREVISTADOR: LEIA) (RM)

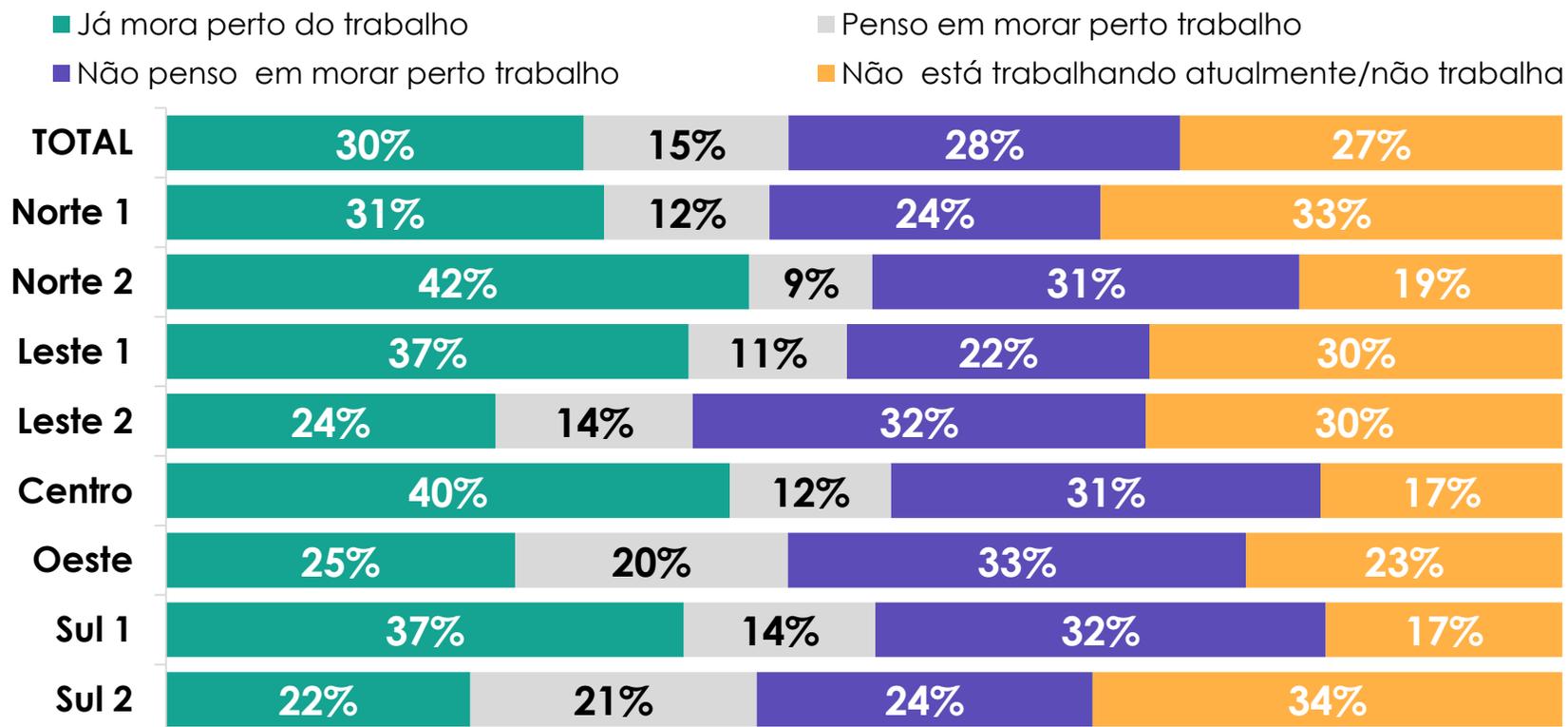
P.12) E qual a frequência de uso: (RU)

Base Amostra → 1.412 entrevistas

# DISTÂNCIA ENTRE MORADIA E TRABALHO

## Por Região

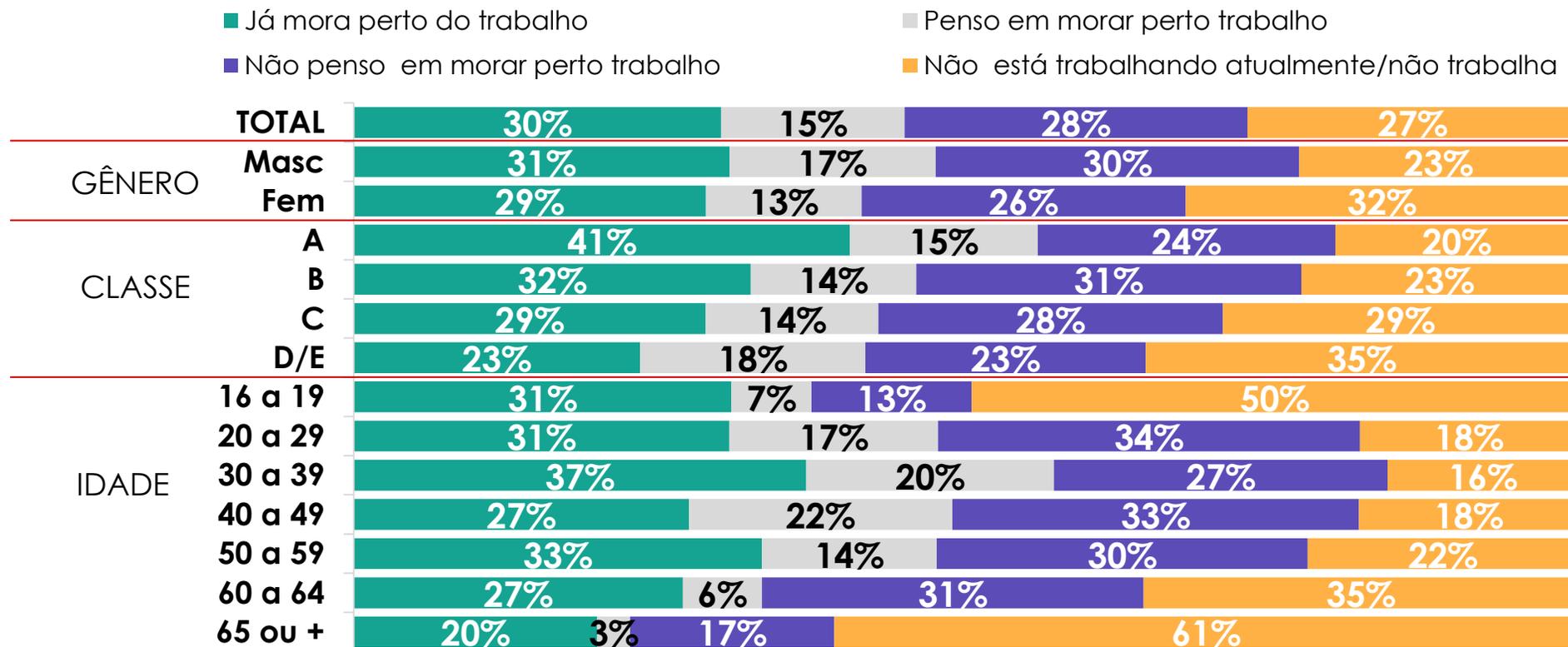
A proximidade entre moradia e trabalho é mais frequente nas zonas Norte 2, Centro, Leste 1 e Sul 1



# DISTÂNCIA ENTRE MORADIA E TRABALHO

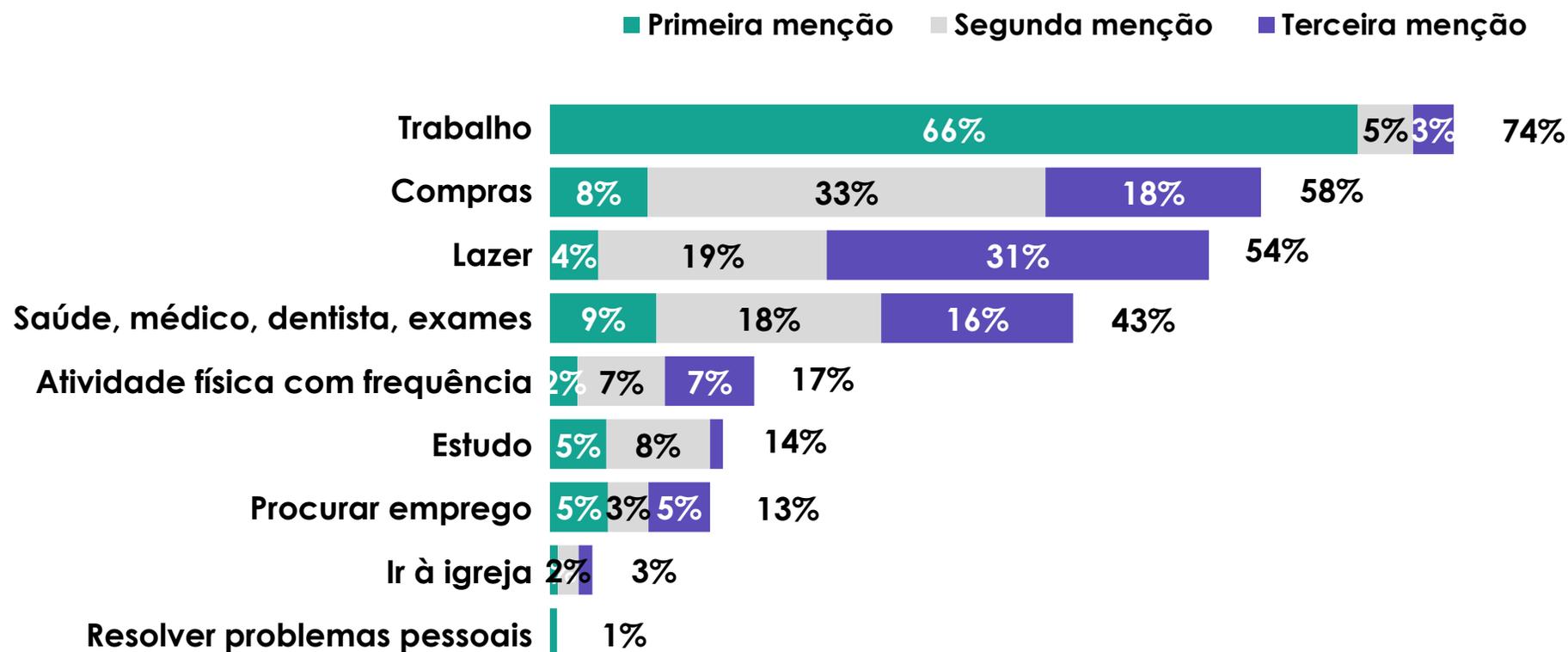
## Por Gênero, Classe e Idade

Classe A é a que mora mais perto de seu trabalho.



# PRINCIPAIS MOTIVOS PARA DESLOCAMENTOS

Trabalho é o principal motivo, com 74%. Compras, lazer e saúde aparecem na sequência

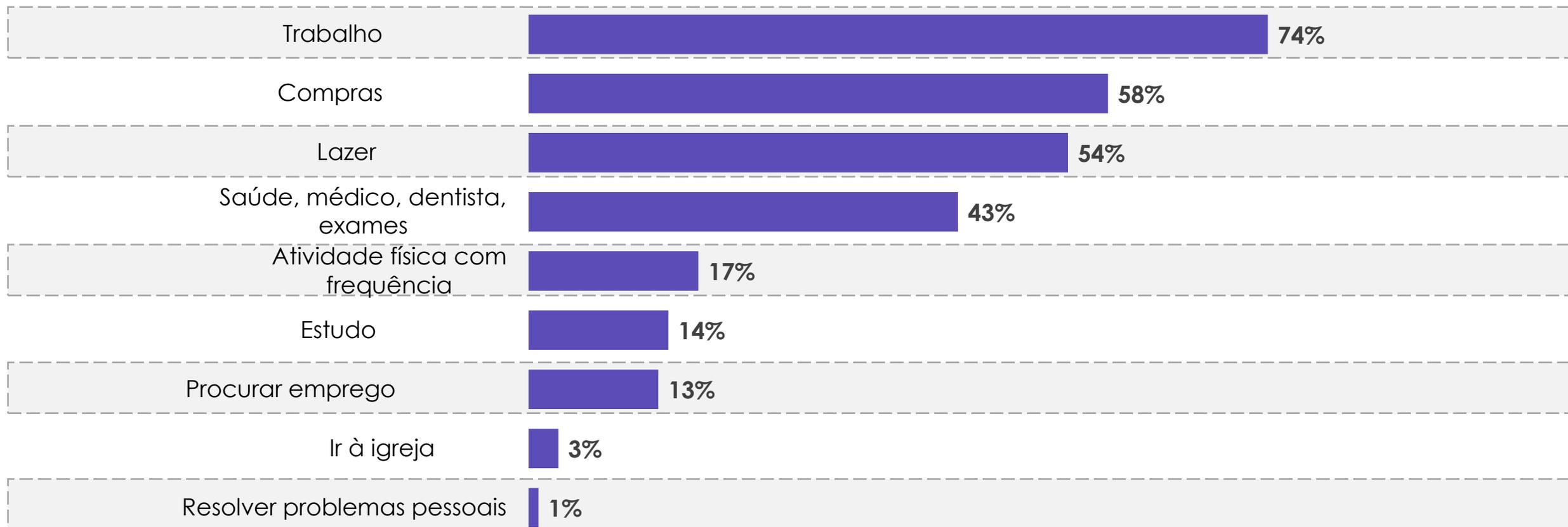


I.M. (Índice de Multiplicidade) – 2,75

# PRINCIPAIS MOTIVOS PARA DESLOCAMENTOS

## Três principais motivos pela totalização das menções

Trabalho é o principal motivo, com 74%. Compras, lazer e saúde aparecem na sequência



**I.M. (Índice de Multiplicidade) – 2,75**

A photograph of a busy city street with a crowd of pedestrians crossing a zebra crossing. The image is overlaid with a semi-transparent blue rectangle. At the top of the page, there is a horizontal bar with segments of red, yellow, and blue. In the background, a traffic light and a building with a sign that reads "Mantenha Sua Cidade Limpa" are visible.

## ETAPAS NOS TRAJETOS DIÁRIOS

## O QUE É A DIVISÃO DO TRAJETO POR ETAPAS.

Consideramos o deslocamento das pessoas para a atividade principal que desempenham (trabalho, estudo, saúde, etc) e pedimos que a pessoa o decomponha em etapas conforme os meios de locomoção utilizados. As etapas consideradas são:

**Primeira etapa:** Quando você **sai de casa** e vai até a sua primeira condução

**Segunda e terceira etapas:** Quando você **sai de uma condução e pega outra**. Pode trocar de meios (sair de ônibus, ir para metrô, por exemplo) ou pode simplesmente trocar de linha, no mesmo meio (por exemplo, apenas mudar de uma linha de ônibus para outra)

**Última etapa:** Quando o você **desembarca da última condução** e vai para seu destino final.

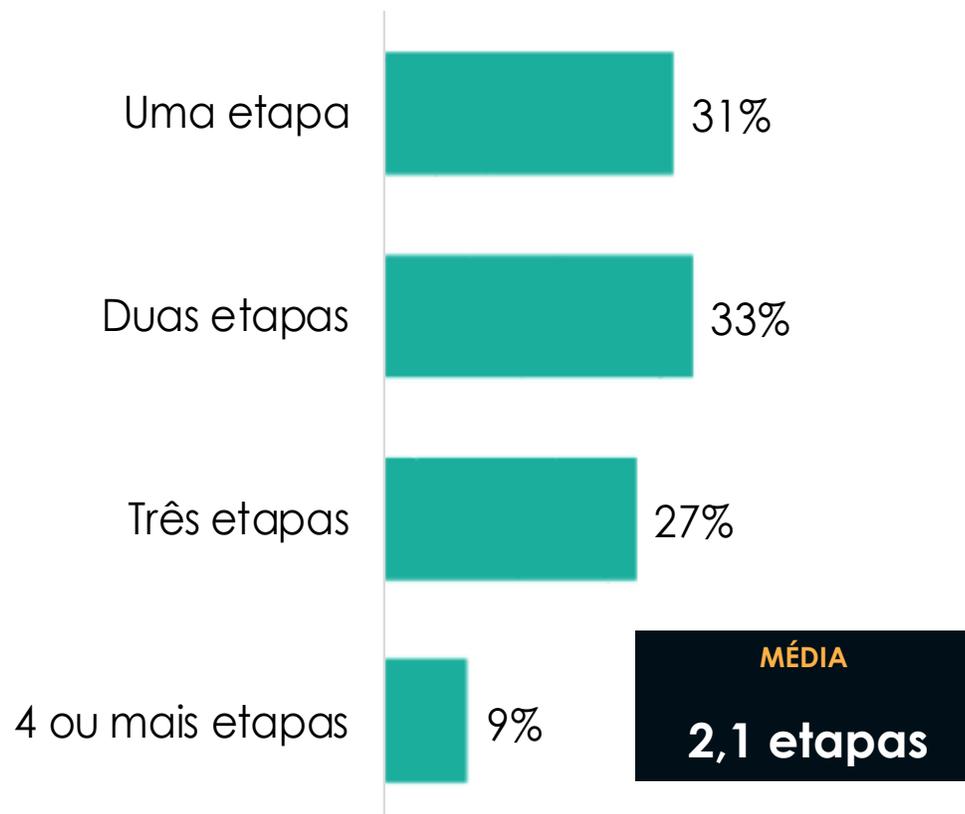
Veja que estamos falando das condições **FORA e EM VOLTA** do transporte.



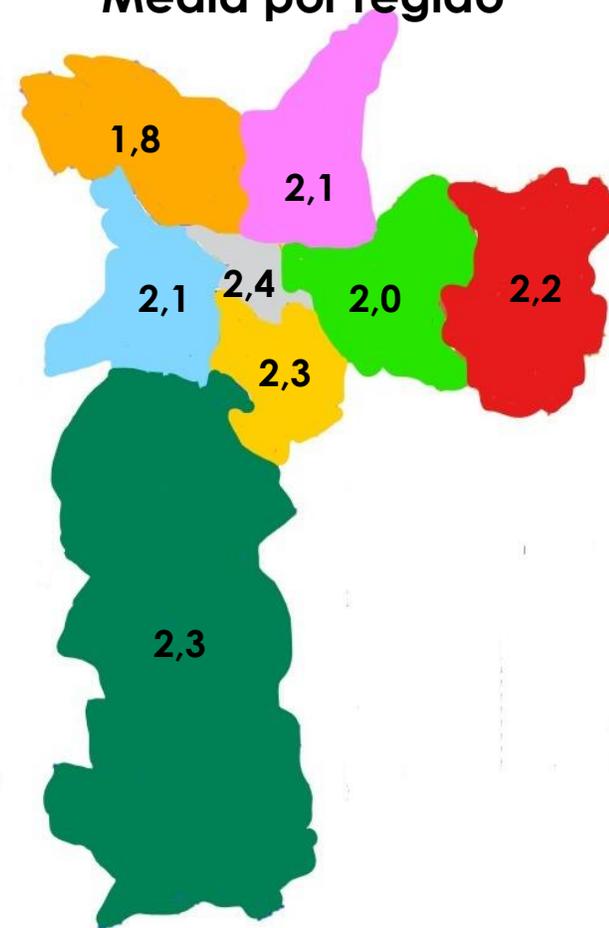
# NÚMERO DE ETAPAS

Apesar de ser uma cidade com grandes distâncias, não há diferenças expressivas no número médio de etapas nas 8 regiões da cidade – o número médio fica entre 1,8 e 2,3 etapas.

## Número de etapas



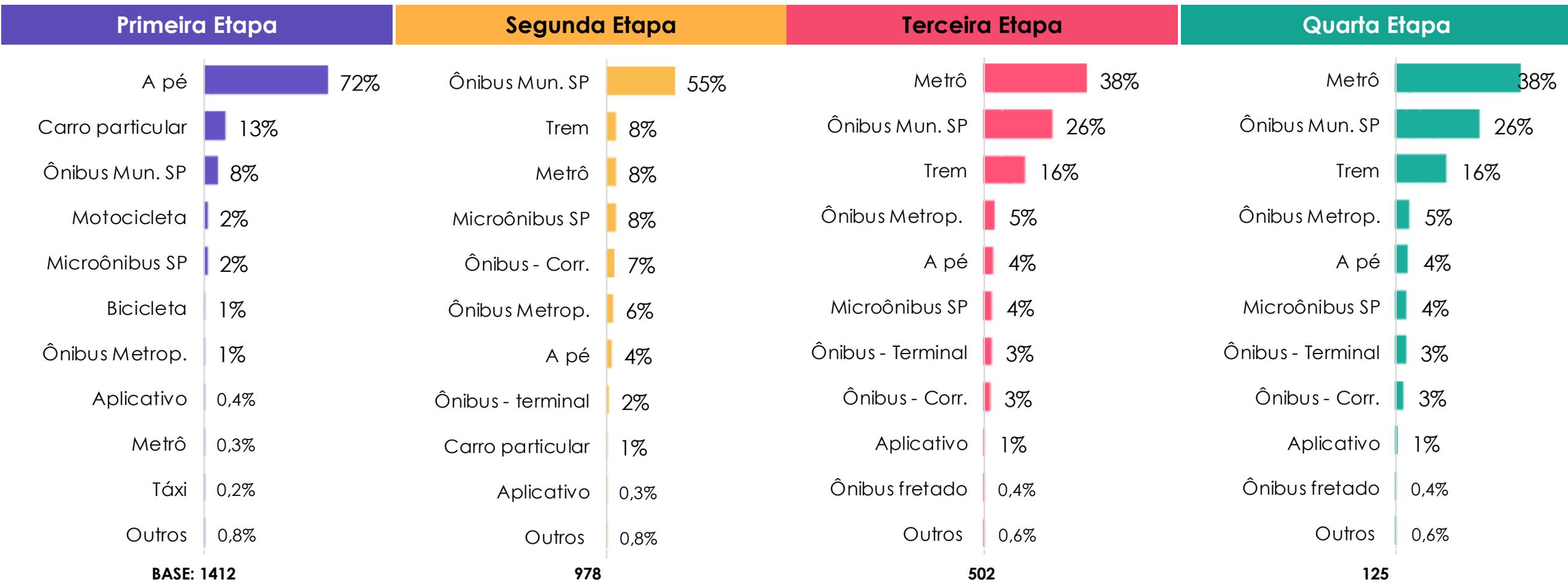
## Média por região



P.15) Pensando no seu deslocamento pela cidade de São Paulo para realizar a sua atividade principal: como trabalho, estudos, saúde, etc, Quantas etapas utiliza para esse deslocamento: (RU)

# MEIOS UTILIZADOS POR ETAPA

Etapa 1 tem o predomínio do caminhar, a segunda etapa tem o predomínio de ônibus municipais. Terceira e quarta etapas tem o predomínio de metrô, seguidos por ônibus municipais e trens.

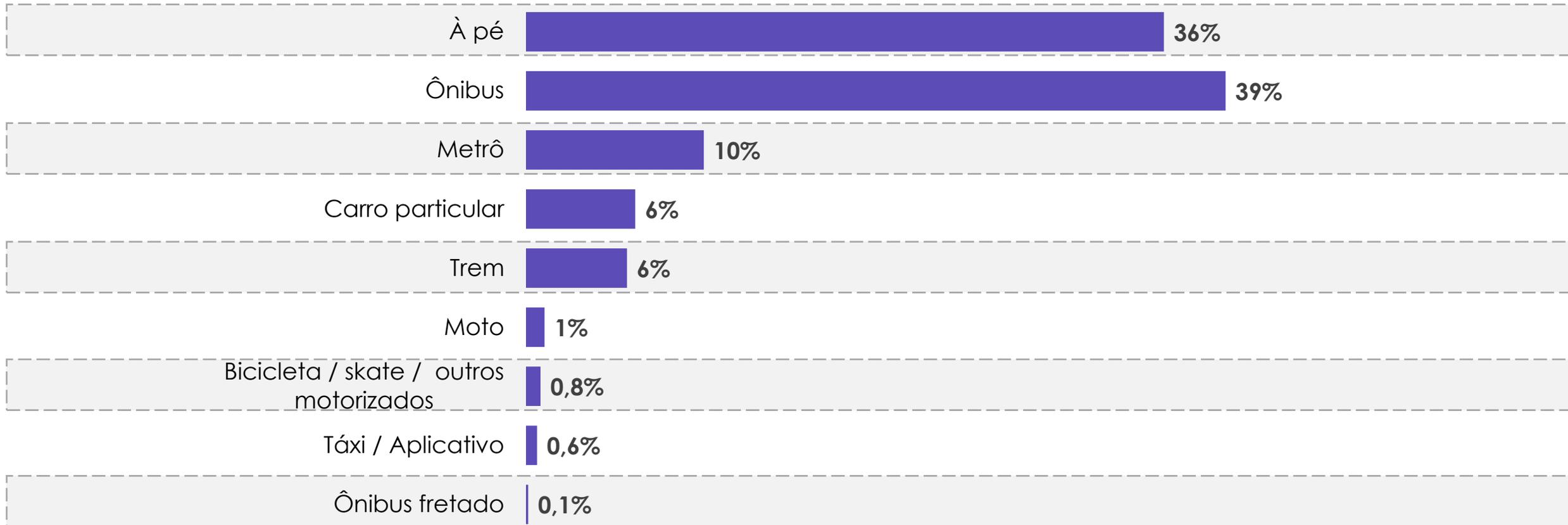


P.16). Ainda pensando nessas etapas do dia (citadas na P.15) qual é o meio de transporte que você utiliza na primeira etapa? E na segunda? E terceira?(RU EM CADA ETAPA)

# TOTAL DOS MEIOS UTILIZADOS

## SHARE NO TOTAL DE DESLOCAMENTOS

Deslocamentos a pé e de ônibus são os mais comuns, bem mais frequentes que os demais meios.



## MEIO PRINCIPAL - CONCEITOS

**Modo principal:** modo de maior hierarquia dentre os utilizados na mesma viagem. A hierarquia, em ordem decrescente, é a seguinte:

1. metrô;
2. trem;
3. ônibus;
4. transporte fretado;
5. transporte escolar;
6. táxi;
7. automóvel;
8. motocicleta;
9. bicicleta;
10. outros;
11. a pé.

**Modo motorizado:** soma das viagens por modos coletivo e individual.

**Modo não-motorizado:** soma das viagens a pé e por bicicleta.

**Divisão modal:** distribuição porcentual das viagens motorizadas entre os modos coletivo e individual.

# MEIO PRINCIPAL

## Comparação com Origem-Destino 97-07

### Hierarquia dos modos citados

		OD 1997	OD 2007
Metrô	21%	5%	6%
Trem	6%	2%	2%
Ônibus	42%	23%	24%
Transporte fretado	0,1%	1%	1%
Automóvel	12%	31%	27%
Táxi	0,1%	0,3%	0,2%
Motocicleta	2%	0,5%	2%
Bicicleta	0,8%	1%	1%
A pé	15%	34%	33%

Base Amostra → 1.412 entrevistas

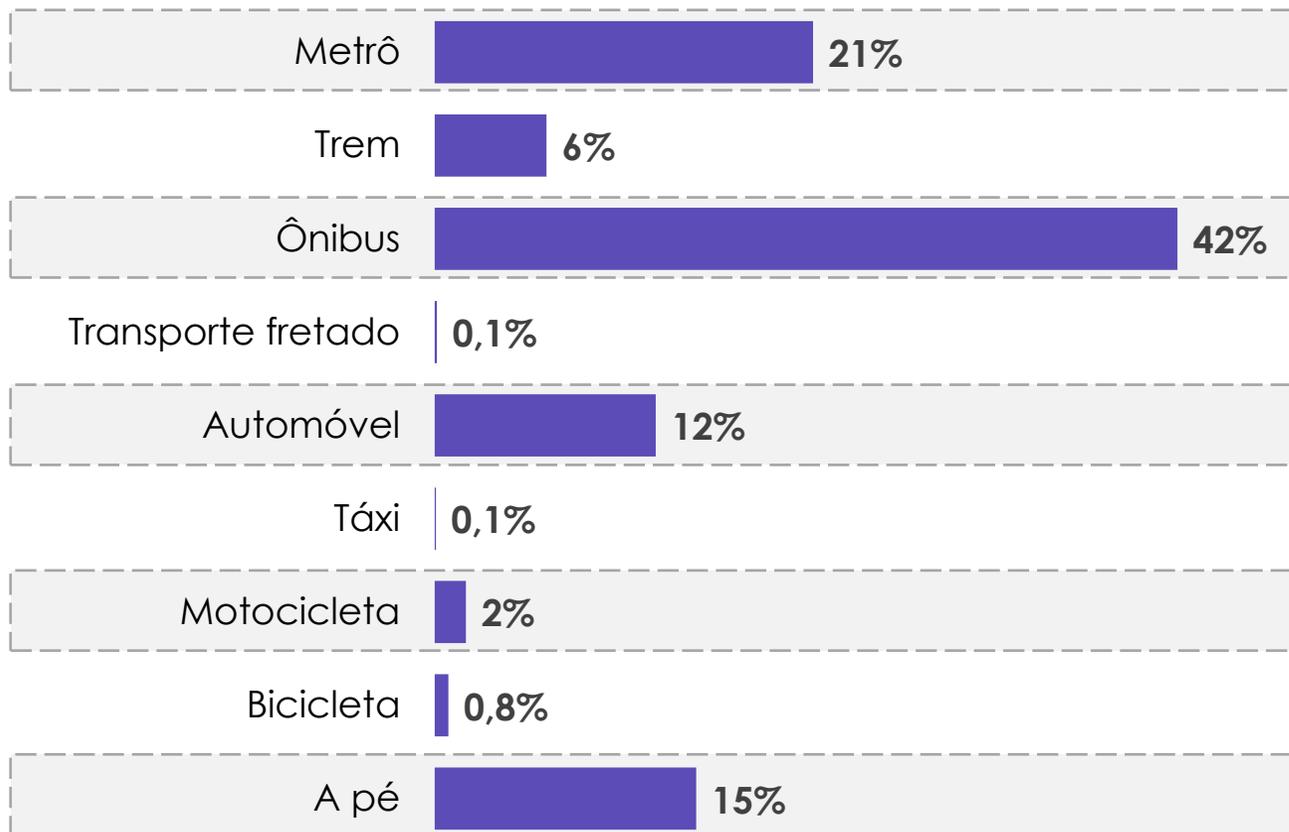
Bases → 31.432

38.235

# MEIO PRINCIPAL

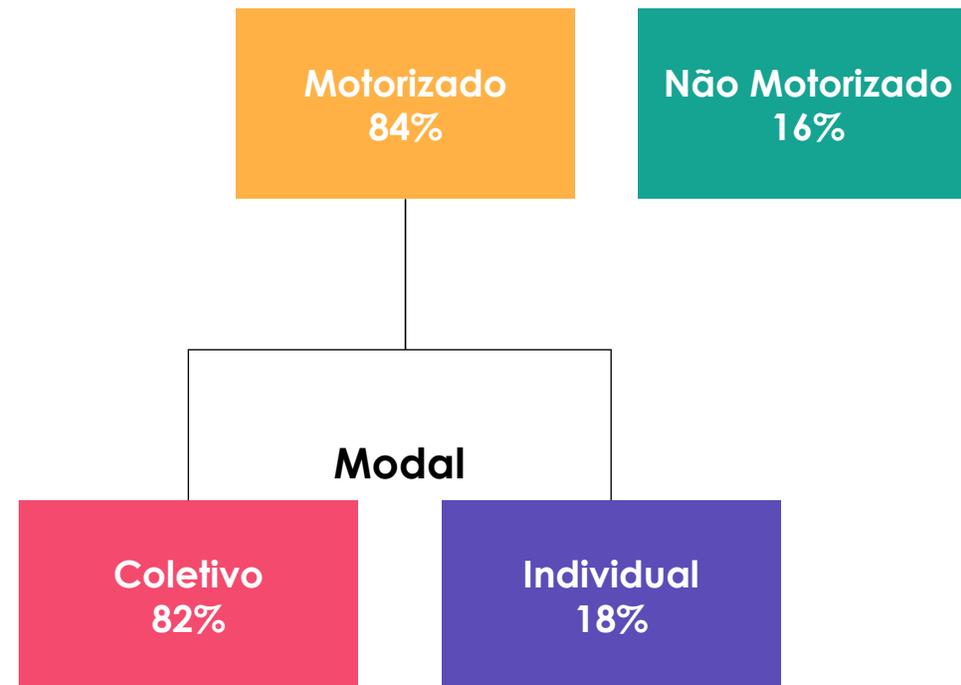
## Comparação com Origem-Destino 97-07

### Hierarquia dos modos citados



Base Amostra → 1.412 entrevistas

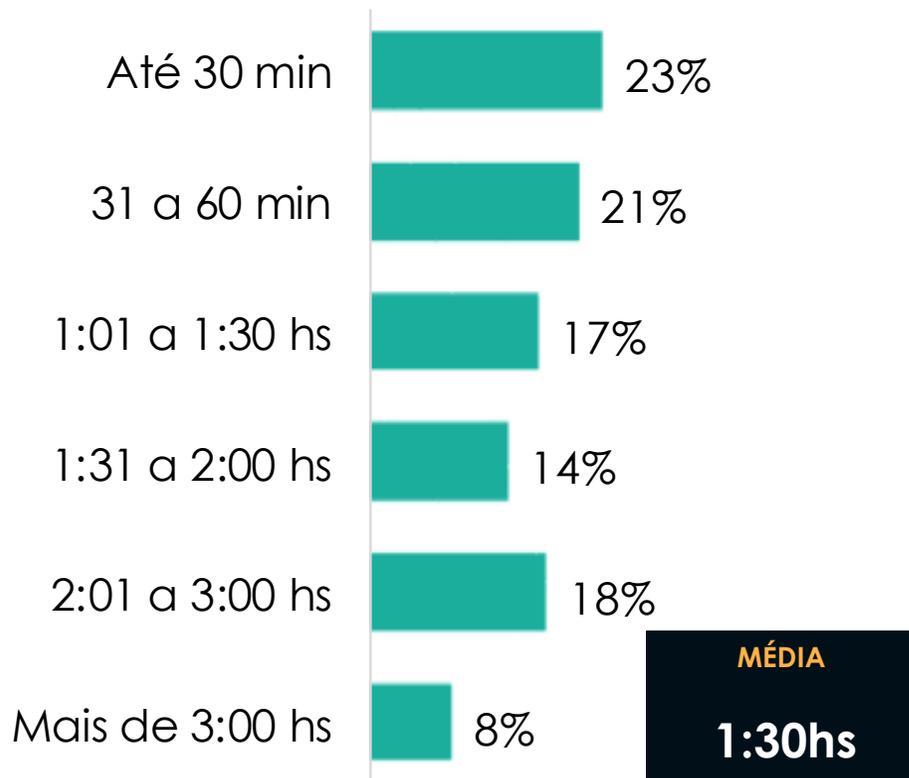
### Motorização



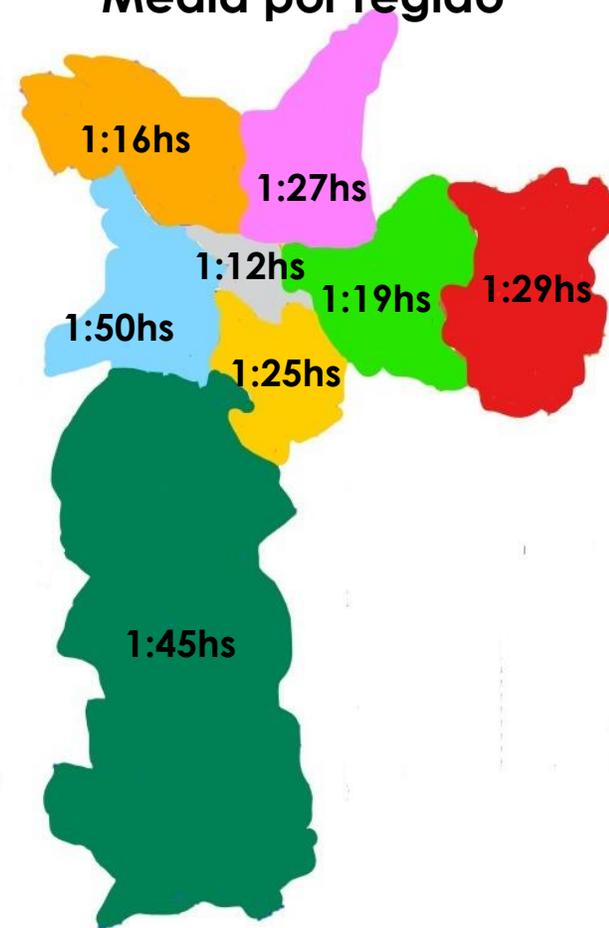
# TEMPO GASTO NO DESLOCAMENTO

O tempo gasto – média de 1:30hs – varia nas diversas regiões entre 1:12hs no Centro até 1:50 na Zona Oeste.

## Tempo gasto nas etapas



## Média por região



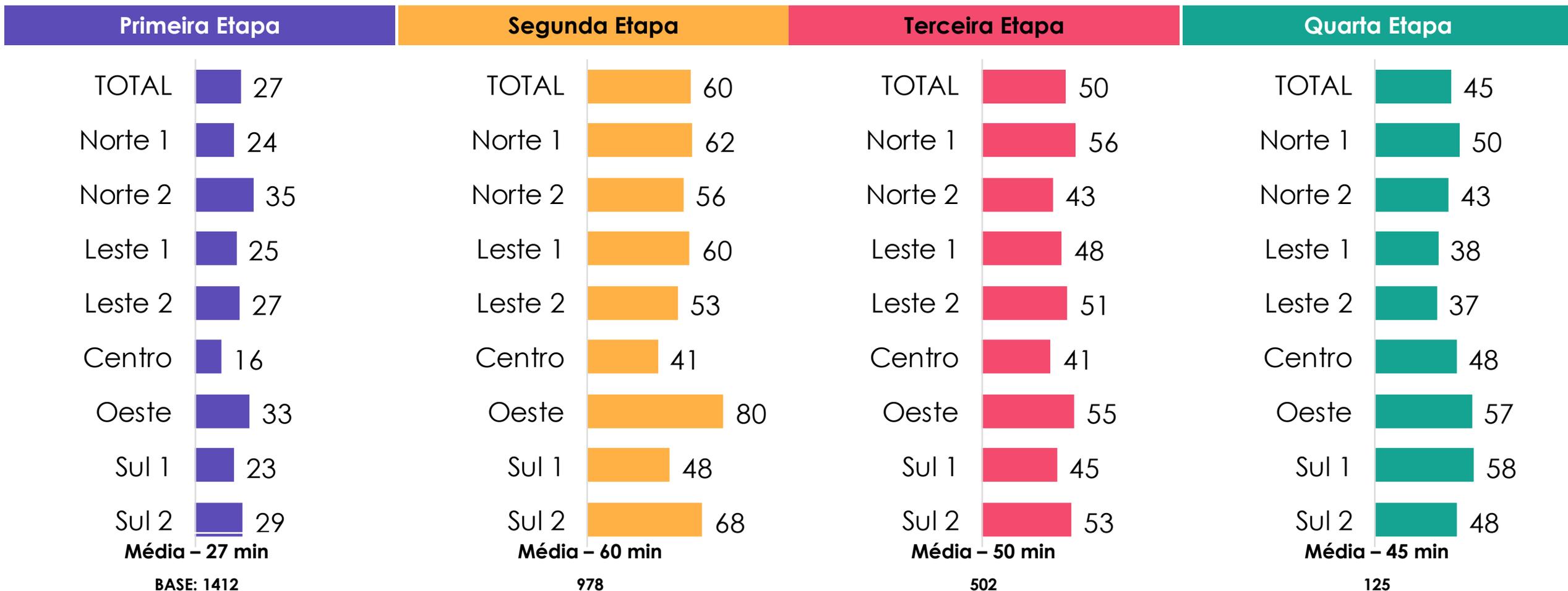
P.18) Quanto tempo em média você diria que leva para se deslocar pela cidade para realizar a sua atividade principal: como trabalho, estudos, saúde, etc? ATENÇÃO ENTREVISTADOR- considerando a ida e a volta, em CADA UMA das etapas? (RU)

Base Amostra → 1.412 entrevistas

# TEMPO POR ETAPA

## Média em minutos - Por Região

Primeira etapa, fundamentada em caminhar, é a mais rápida, com média de 27 minutos.

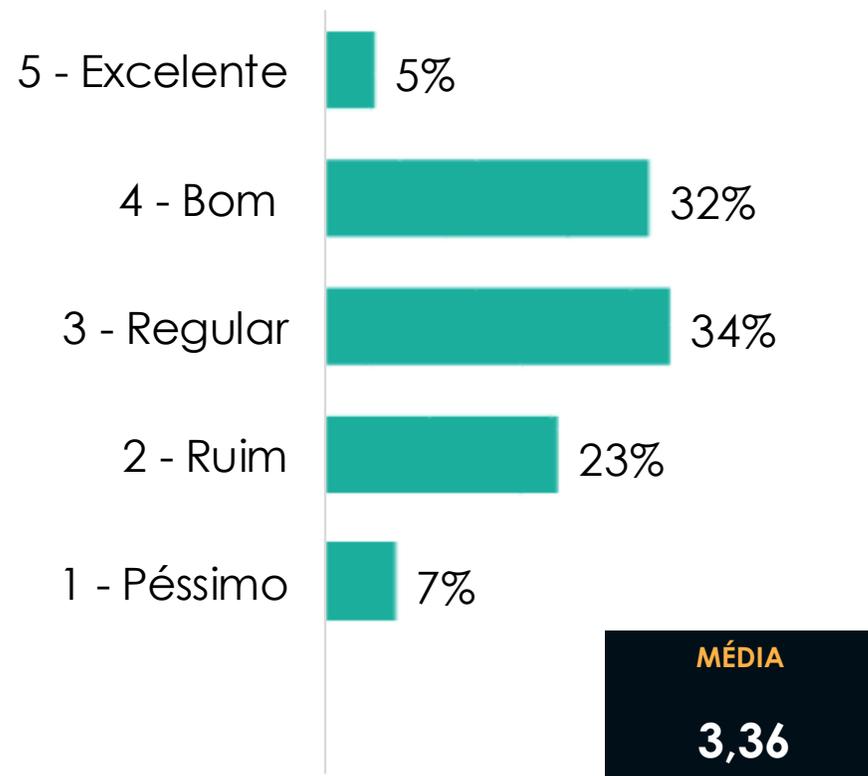


P.18) Quanto tempo em média você diria que leva para se deslocar pela cidade para realizar a sua atividade principal: como trabalho, estudos, saúde, etc? ATENÇÃO ENTREVISTADOR- considerando a ida e a volta, em CADA UMA das etapas? (RU)

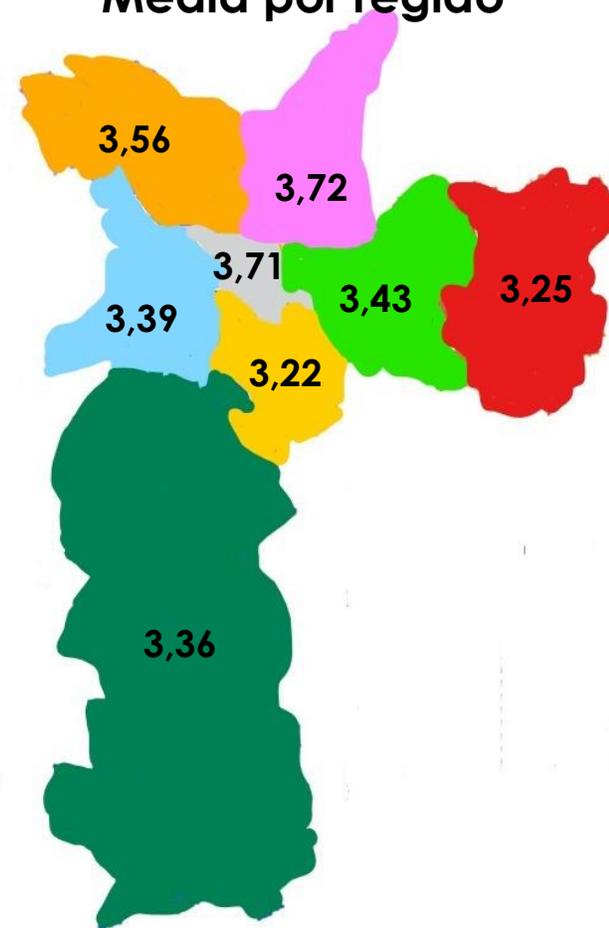
# AVALIAÇÃO DAS ETAPAS DE DESLOCAMENTO

A avaliação geral das etapas – média de 3,36 – varia pouco entre as regiões, indo de 3,22 na Sul 1 e chega a 3,72 na Norte 1.

## Avaliação das etapas (geral)



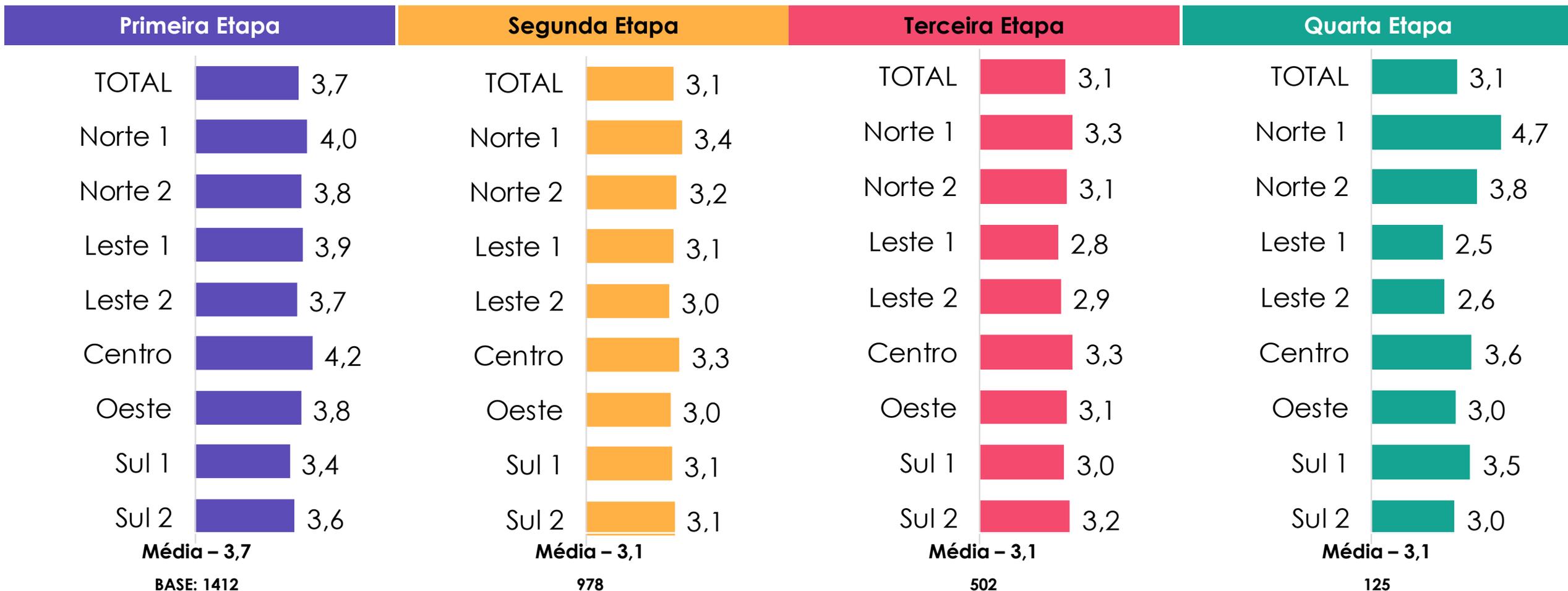
## Média por região



# AVALIAÇÃO DAS ETAPAS

## Média (escala de 5 pontos) - Por Região

Primeira etapa é a melhor avaliada. Pesa para isso o fato de ser a mais rápida de todas e o 'conforto' de andar a pé.

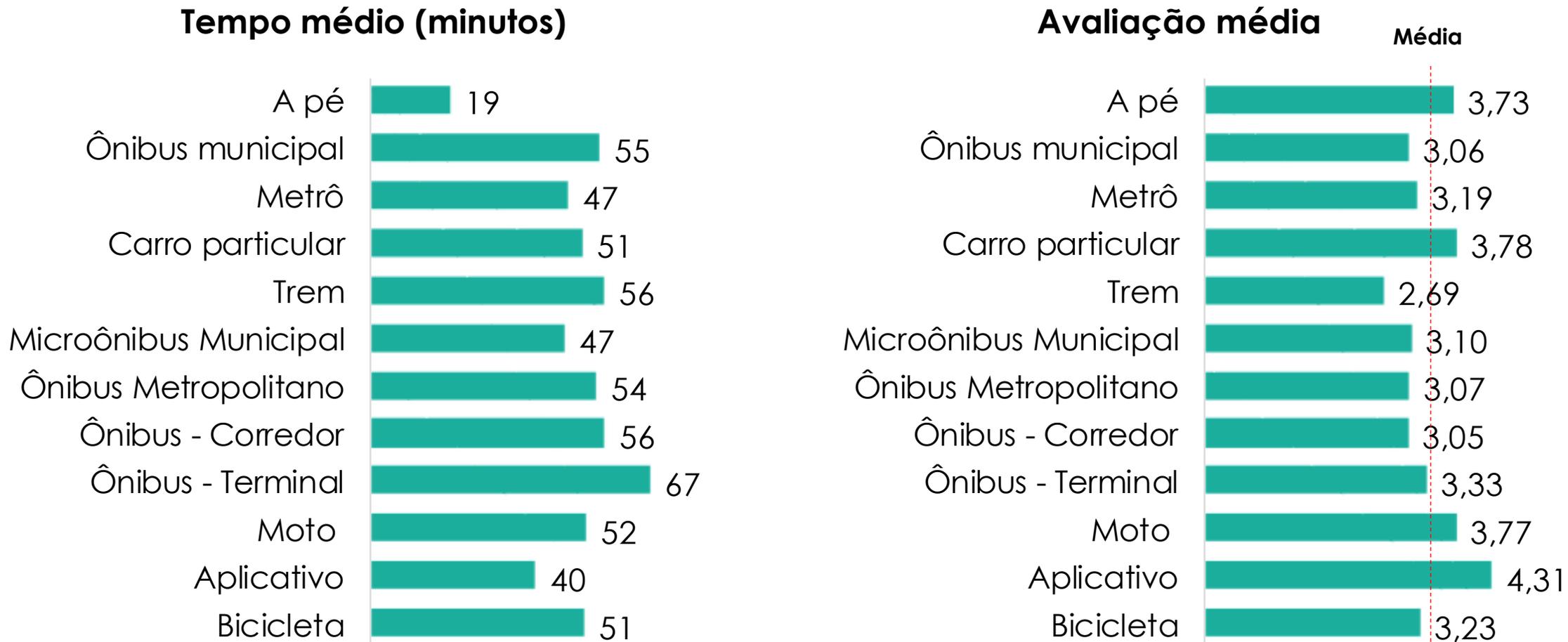


P.17) Agora eu gostaria que você avaliasse essas etapas. Considerando uma escala de 1 a 5 pontos, onde 5 é 'Excelente' e 1 é 'Péssimo', que nota você daria para LEIA ESCALA

Base Amostra → 1.412 entrevistas

# AVALIAÇÃO DAS ETAPAS DE DESLOCAMENTO

A avaliação por meio privilegia o conforto dos meios individuais, independentemente do tempo gasto neles. .

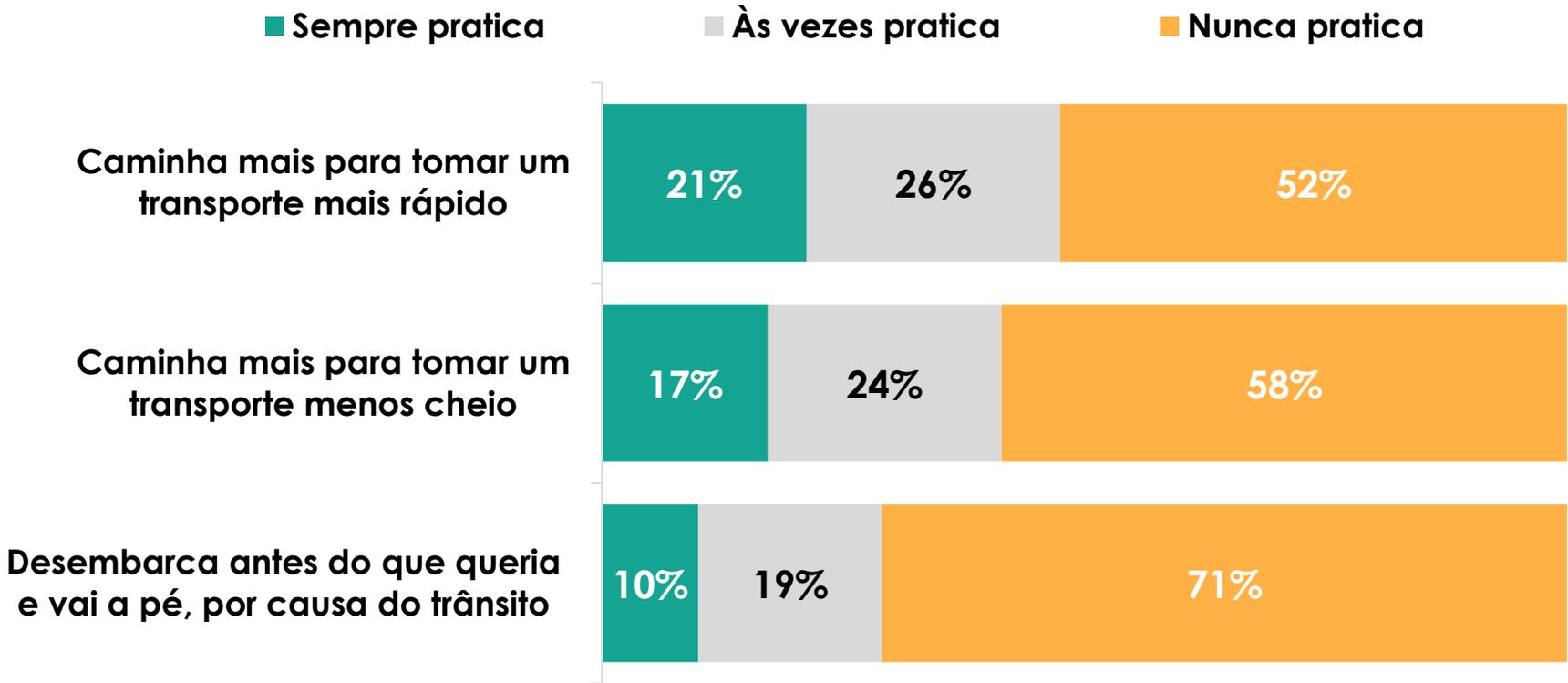




## ALTERNATIVAS NA LOCOMOÇÃO

# AÇÕES PARA CONTORNAR PROBLEMAS NO TRANSPORTE

O uso de caminhadas para um transporte mais rápido, menos cheio ou para evitar atrasos não é uma prática majoritária, porém é bastante comum. Trata-se de um indício de que os transportes são lotados ou sujeitos a atrasos.

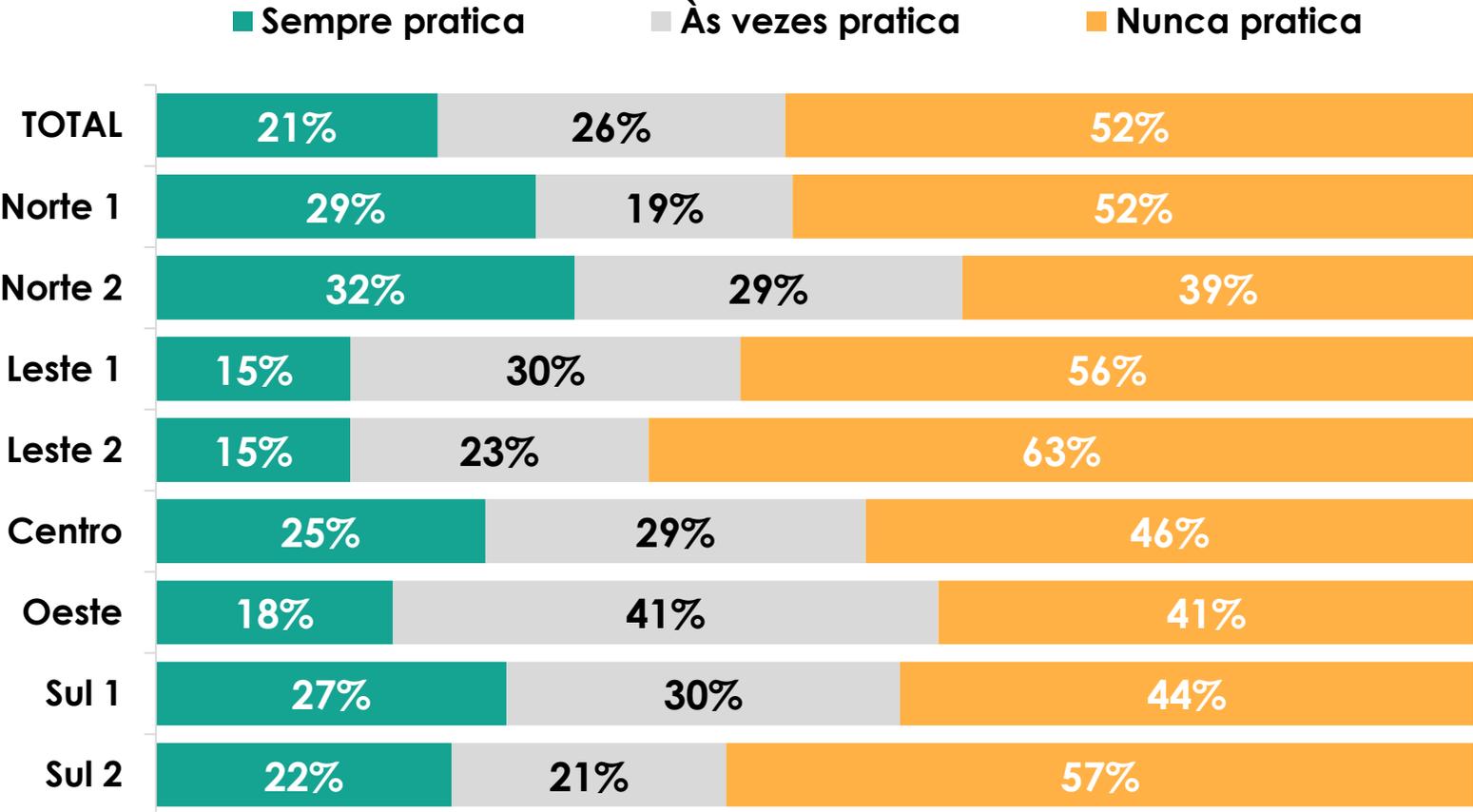


P.19) Em vou ler algumas frases com situações de dia a dia e gostaria que você me dissesse se: sempre pratica, às vezes pratica, nunca pratica ?(RU) LEIA

# CAMINHA MAIS PARA TOMAR UM TRANSPORTE MAIS RÁPIDO

## Por Região

Caminhar para acessar um transporte mais rápido é um artifício mais usado nas regiões Norte 1, Norte 2, Centro e Sul 1.

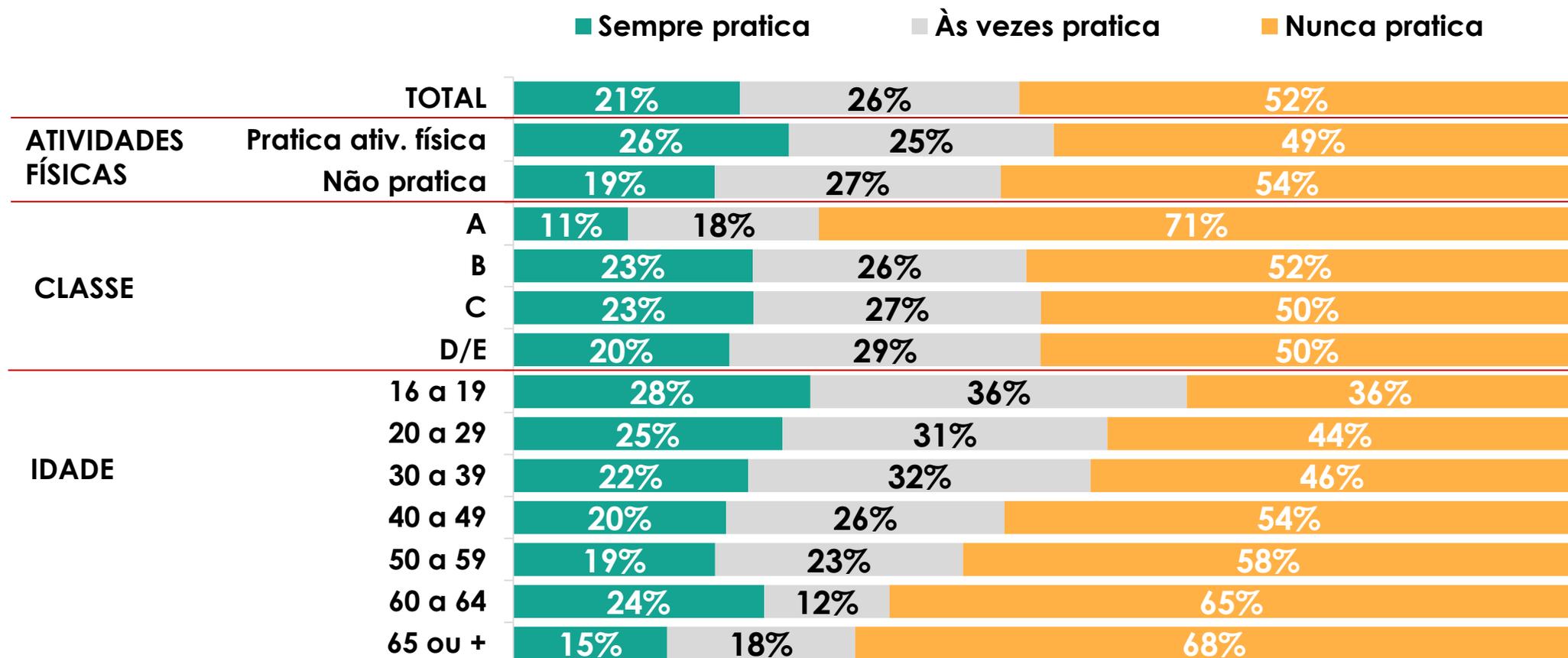


P.19) Em vou ler algumas frases com situações de dia a dia e gostaria que você me dissesse se: sempre pratica, às vezes pratica, nunca pratica ?(RU) LEIA

# CAMINHA MAIS PARA TOMAR UM TRANSPORTE MAIS RÁPIDO

## Por Atividades Físicas, Classe e Idade

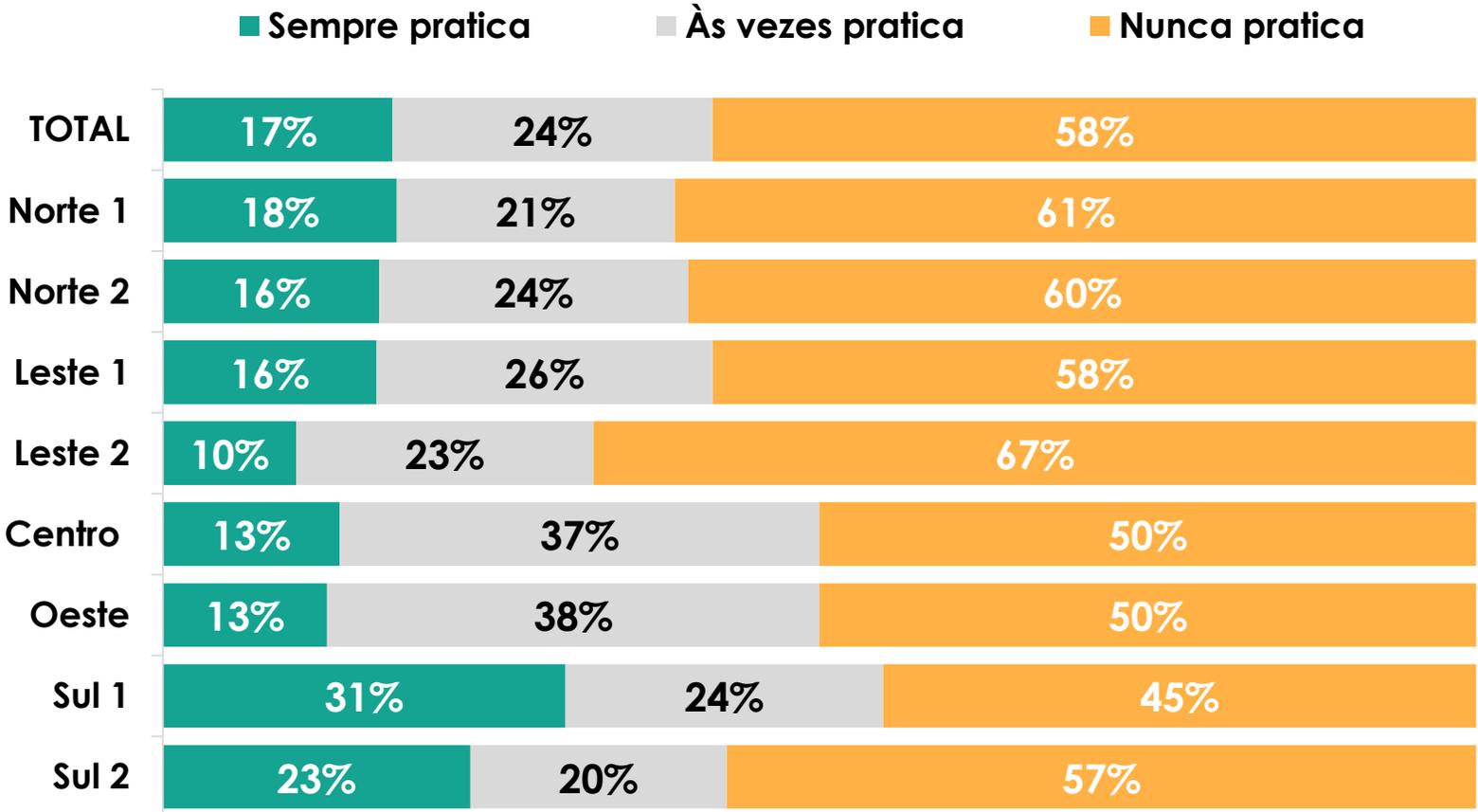
Jovens e pessoas que praticam atividades físicas se mostram mais dispostos a caminhar para ter um transporte mais rápido



# CAMINHA MAIS PARA TOMAR UM TRANSPORTE MENOS CHEIO

## Por Região

Regiões Sul 1 e Sul 2 tem mais pessoas que sempre caminham para tomar um transporte menos cheio. Regiões Centro e Oeste tem alta incidência de pessoas que fazem isso eventualmente.

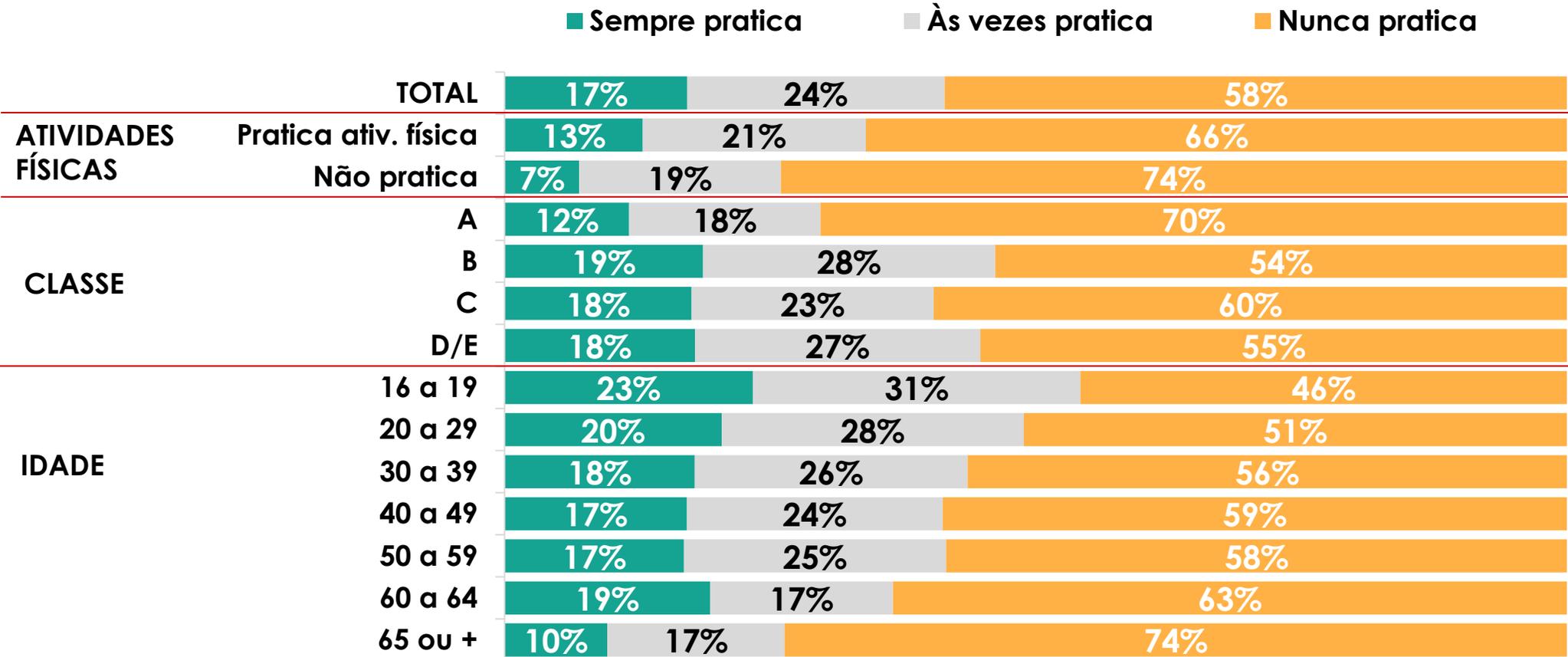


P.19) Em vou ler algumas frases com situações de dia a dia e gostaria que você me dissesse se: sempre pratica, às vezes pratica, nunca pratica ?(RU) LEIA

# CAMINHA MAIS PARA TOMAR UM TRANSPORTE MENOS CHEIO

## Por Atividades Físicas, Classe e Idade

O uso de caminhadas para um transporte mais rápido, menos cheio ou para evitar atrasos não é uma prática majoritária, porém é bastante comum. Trata-se de um indício de que os transportes são lotados ou sujeitos a atrasos.

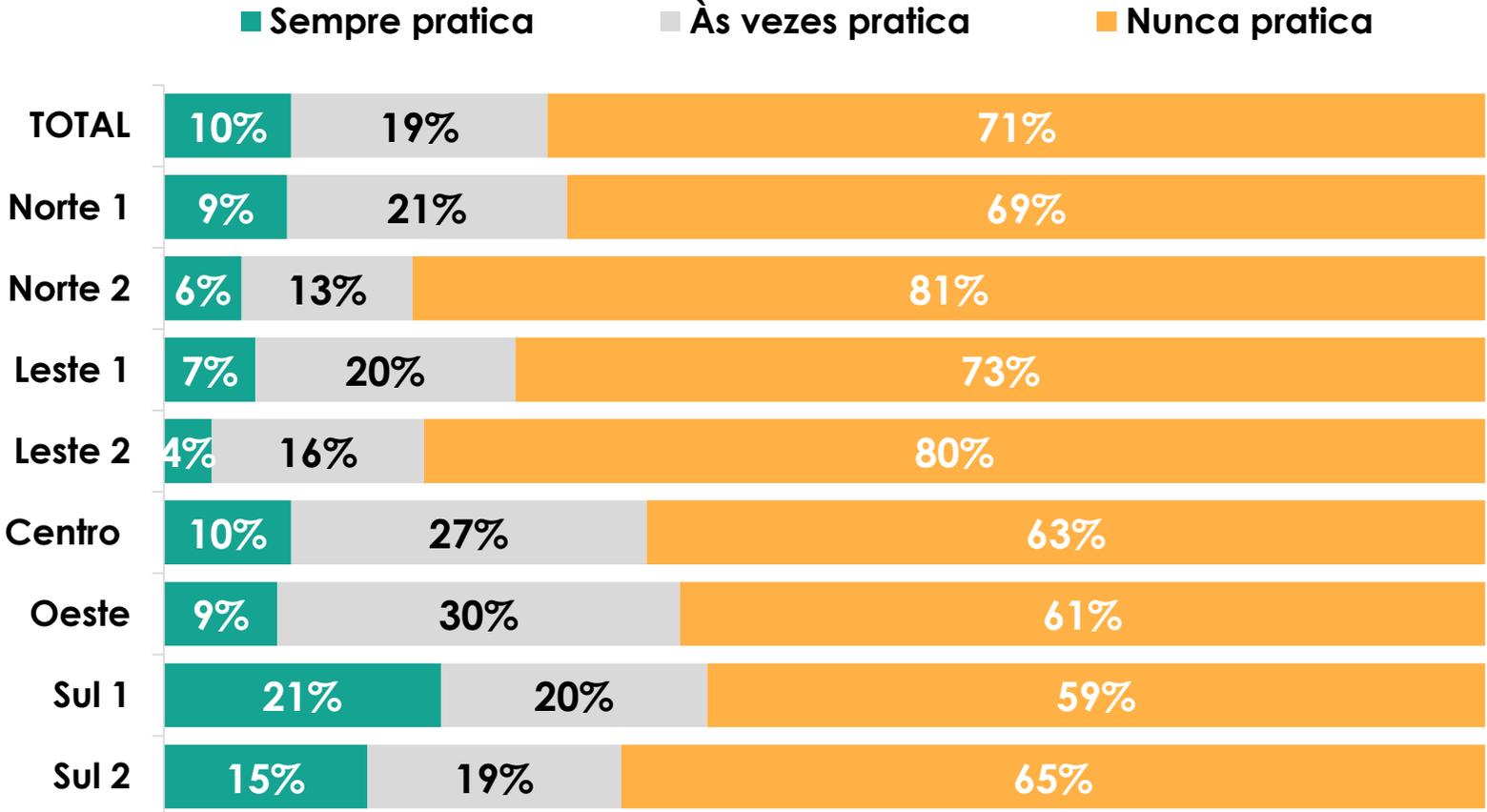


P.19) Em vou ler algumas frases com situações de dia a dia e gostaria que você me dissesse se: sempre pratica, às vezes pratica, nunca pratica ?(RU) LEIA

# DESEMBARCA ANTES DO QUE QUERIA POR CAUSA DO TRÂNSITO

## Por Região

Desembarcar antes por causa do trânsito é mais frequente nas Zonas Sul1 e Sul 2 eventualmente usado por grande parcela de pessoas nas regiões Centro e Oeste.

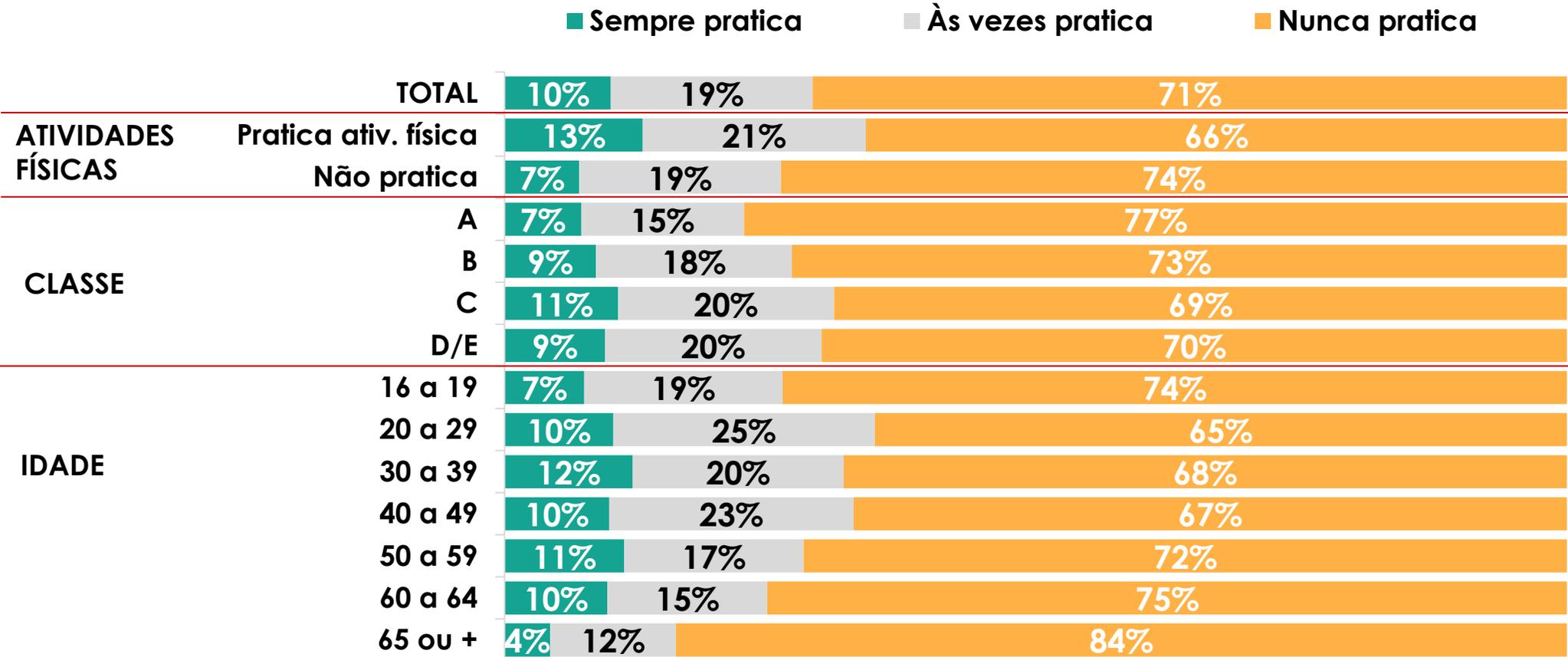


P.19) Em vou ler algumas frases com situações de dia a dia e gostaria que você me dissesse se: sempre pratica, às vezes pratica, nunca pratica ?(RU) LEIA

# DESEMBARCA ANTES DO QUE QUERIA POR CAUSA DO TRÂNSITO

## Por Atividades Físicas, Classe e Idade

Sem grandes variações por classe, idade ou prática de atividades físicas.

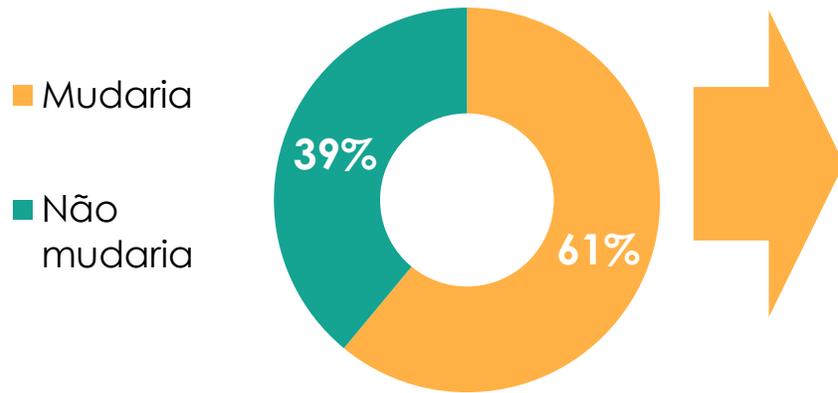


P.19) Em vou ler algumas frases com situações de dia a dia e gostaria que você me dissesse se: sempre pratica, às vezes pratica, nunca pratica ?(RU) LEIA

# DISPOSIÇÃO PARA MUDAR DE MEIO

61% mudaria o meio usual de transporte se houvesse uma boa alternativa. Os meios que atraem maior interesse são o carro particular e o metrô. Bicicleta tem resultado expressivo na terceira posição, com 11%.

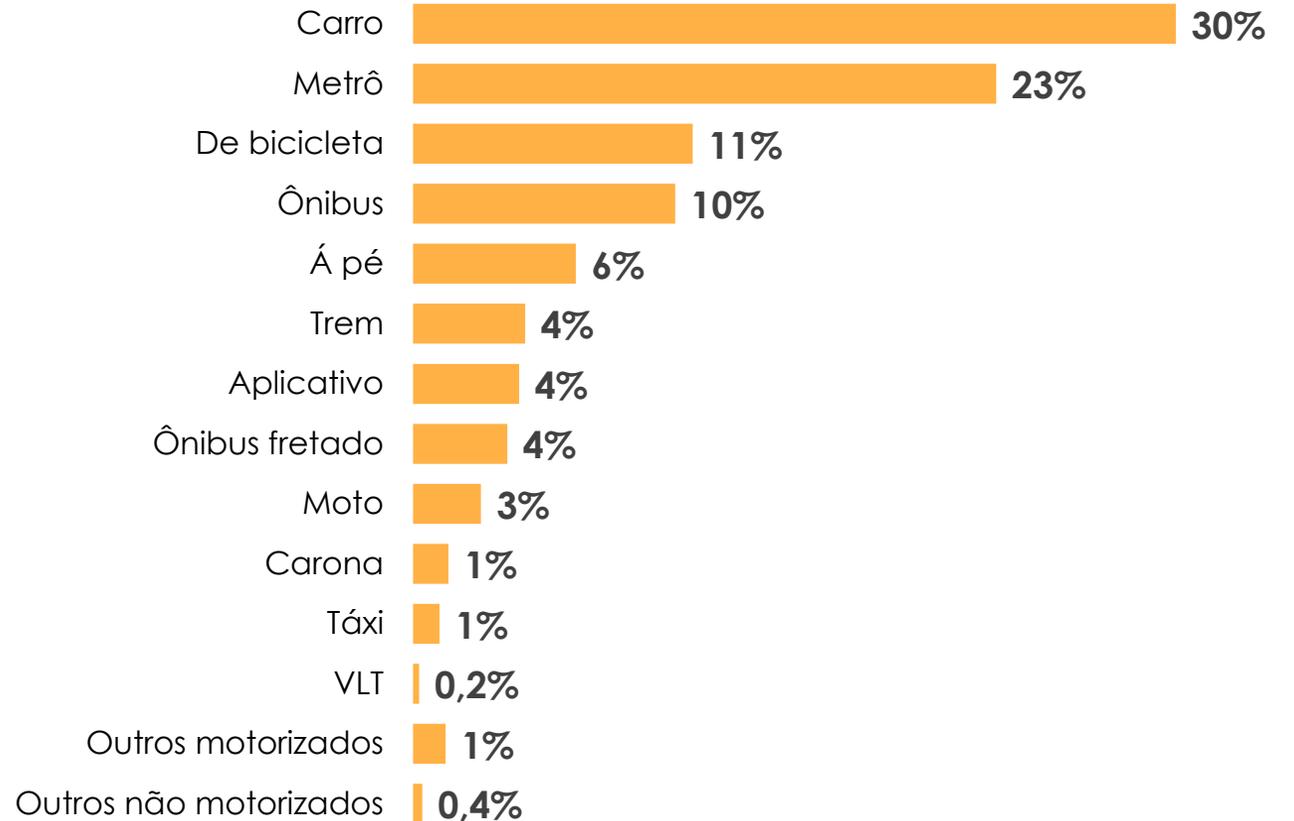
## MUDARIA A FORMA DE LOCOMOÇÃO?



Base Amostra → 1.412 entrevistas

P.20) Você mudaria a sua atual forma de locomoção se houvesse uma boa alternativa? (RU)  
P.21) Qual seria a alternativa que passaria a adotar mais? (RU)

## QUAL MEIO USARIA?



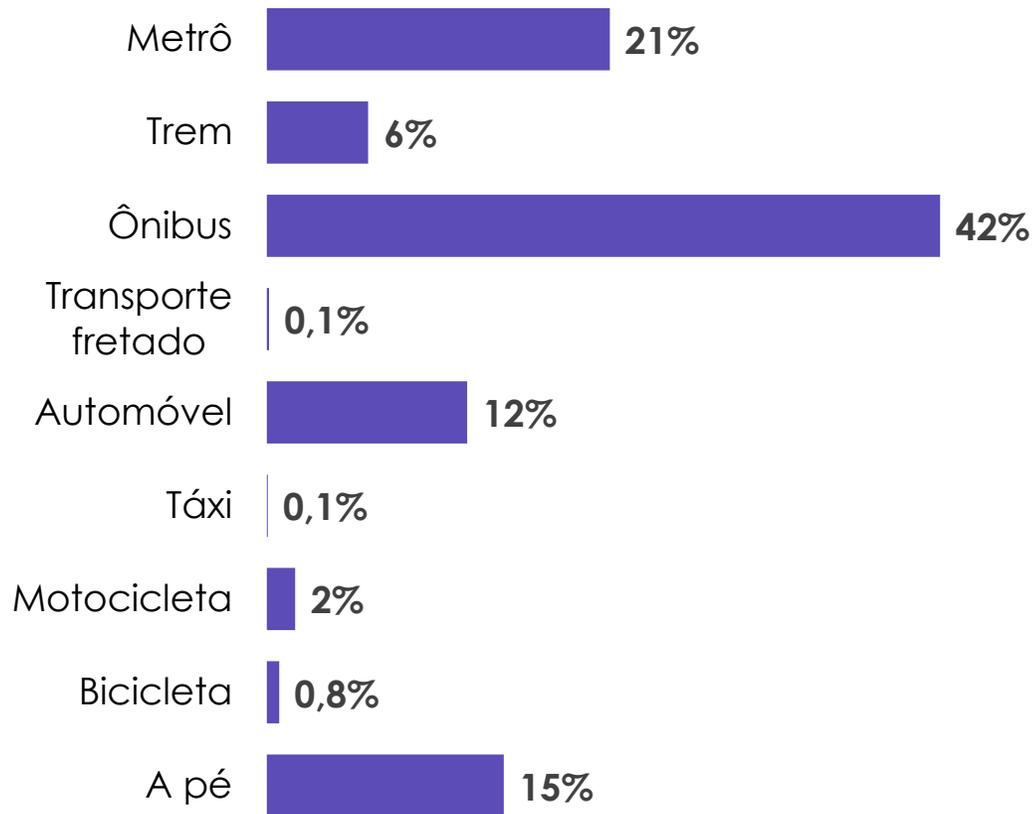
Base → 866 entrevistas

# DISPOSIÇÃO PARA MUDAR DE MEIO

## Por Meio Utilizado Atualmente

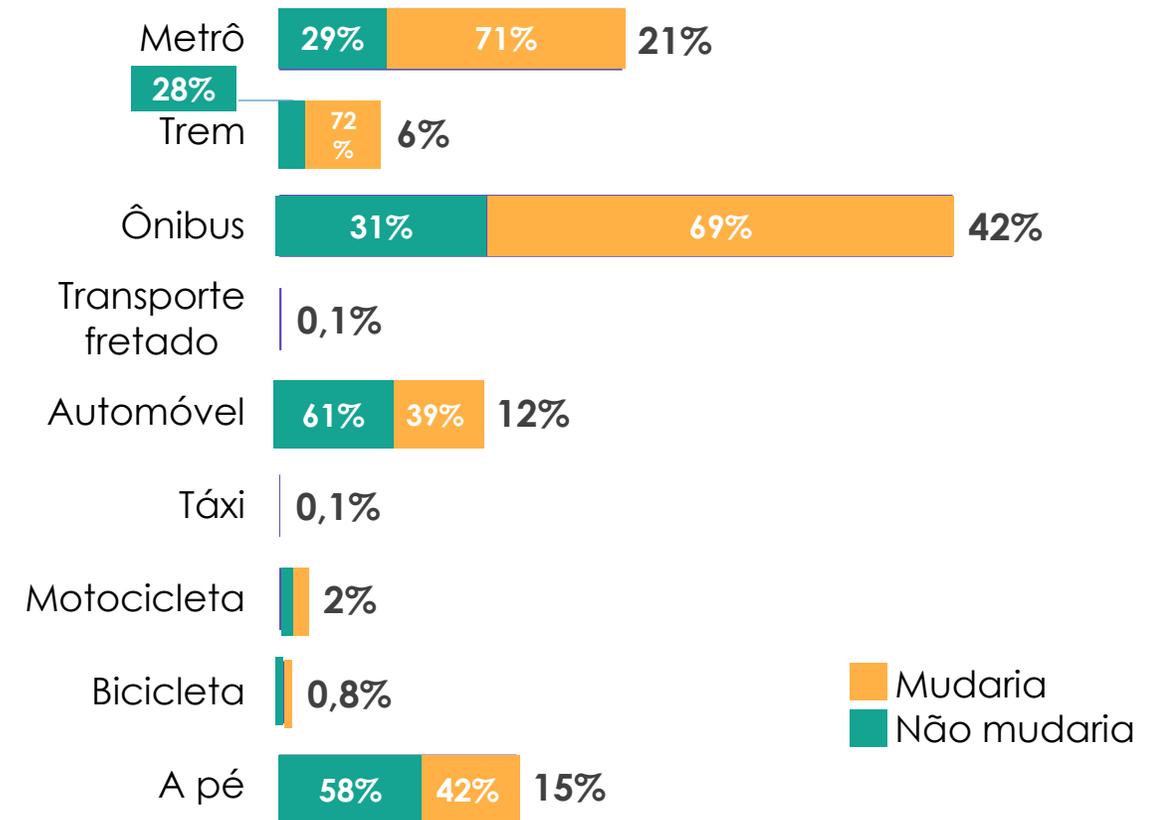
Todos os meios tem uma parcela alta de pessoas dispostas a mudar. Carro particular e ir a pé são os meios com menor disposição para mudar.

### Hierarquia dos modos citados



Base Amostra → 1.412 entrevistas

### Disposição para mudar em cada meio



Base → 872 entrevistas

P.20) Você mudaria a sua atual forma de locomoção se houvesse uma boa alternativa? (RU)

P.21) Qual seria a alternativa que passaria a adotar mais? (RU)

# DISPOSIÇÃO PARA MUDAR DE MEIO

## Por Meio Utilizado Atualmente

%	TOTAL	Coletivos				Individuais motorizados			Ind. não-motorizados	
		Metrô	Trem	Ônibus	Fretado *	Carro	Táxi*	Moto	Bicicleta	A pé
Não mudaria de meio	38	29	28	31	50	61	0	56	73	58
Mudaria	62	71	72	69	50	39	100	44	27	42
<b>BASE</b>	<b>1412</b>	<b>301</b>	<b>89</b>	<b>591</b>	<b>2</b>	<b>176</b>	<b>1</b>	<b>25</b>	<b>11</b>	<b>208</b>

## Meio que usariam

Carro	30	9	6	33						41
Metrô	23	6	2	22		33				15
De bicicleta	11		3	12		17				11
Ônibus	10	0,5	3	6		22				23
Á pé	7	33	19	6		12		18	33	
Trem	4	5	16	7		3		45		1
Aplicativo	4			4		3				3
Ônibus fretado	4	22	31	3		3	100	18	33	
Moto	3	8	6	2	100	3			33	2
Carona	1	0,5		2				18		
Táxi	1			2		1				
VLT	0,2	6	3							
Outros motorizados	1	2	2	2		3				2
Outros não motorizados	0,4	7	8	0,4						1
<b>BASE</b>	<b>866</b>	<b>215</b>	<b>64</b>	<b>408</b>	<b>1</b>	<b>69</b>	<b>1</b>	<b>11</b>	<b>3</b>	<b>88</b>

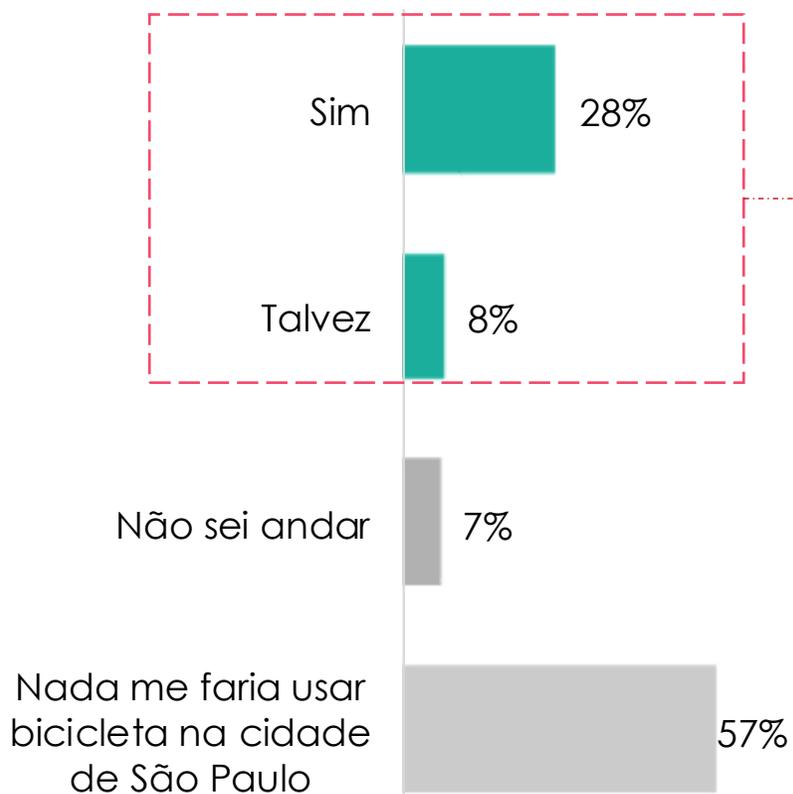
P.20) Você mudaria a sua atual forma de locomoção se houvesse uma boa alternativa? (RU)

P.21) Qual seria a alternativa que passaria a adotar mais? (RU)

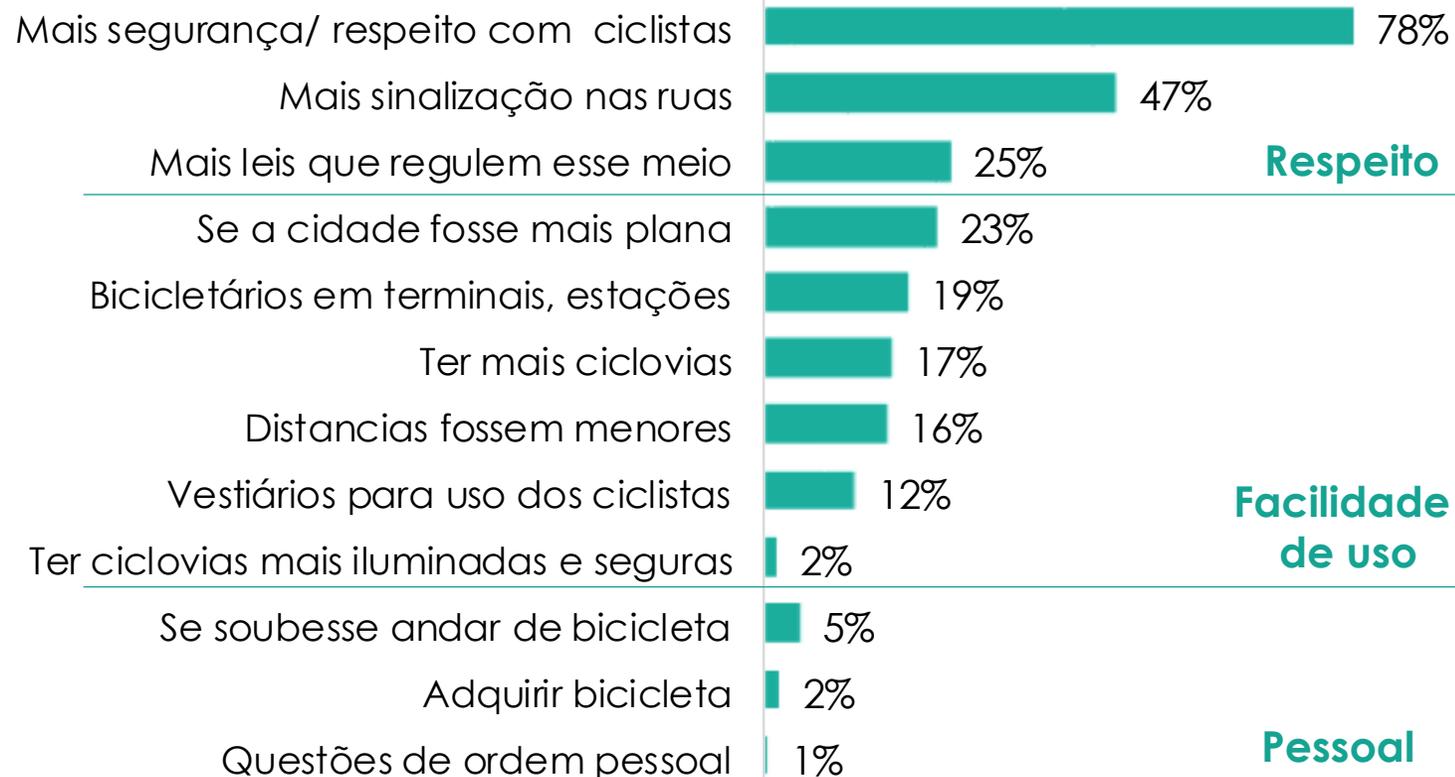
# DISPOSIÇÃO PARA ADOÇÃO DE BICICLETAS

36% se declara disposto a utilizar a bicicleta em seus trajetos usuais, mas isso depende de mais segurança, sinalização e leis que assegurem sua proteção. Outros empecilhos são a topografia irregular da cidade, além de não haver bicicletários e ciclovias suficientes.

## Intenção de uso



Base Amostra → 1.412 entrevistas



I.M. (Índice de Multiplicidade) – 2,47

Base → 503 entrevistas

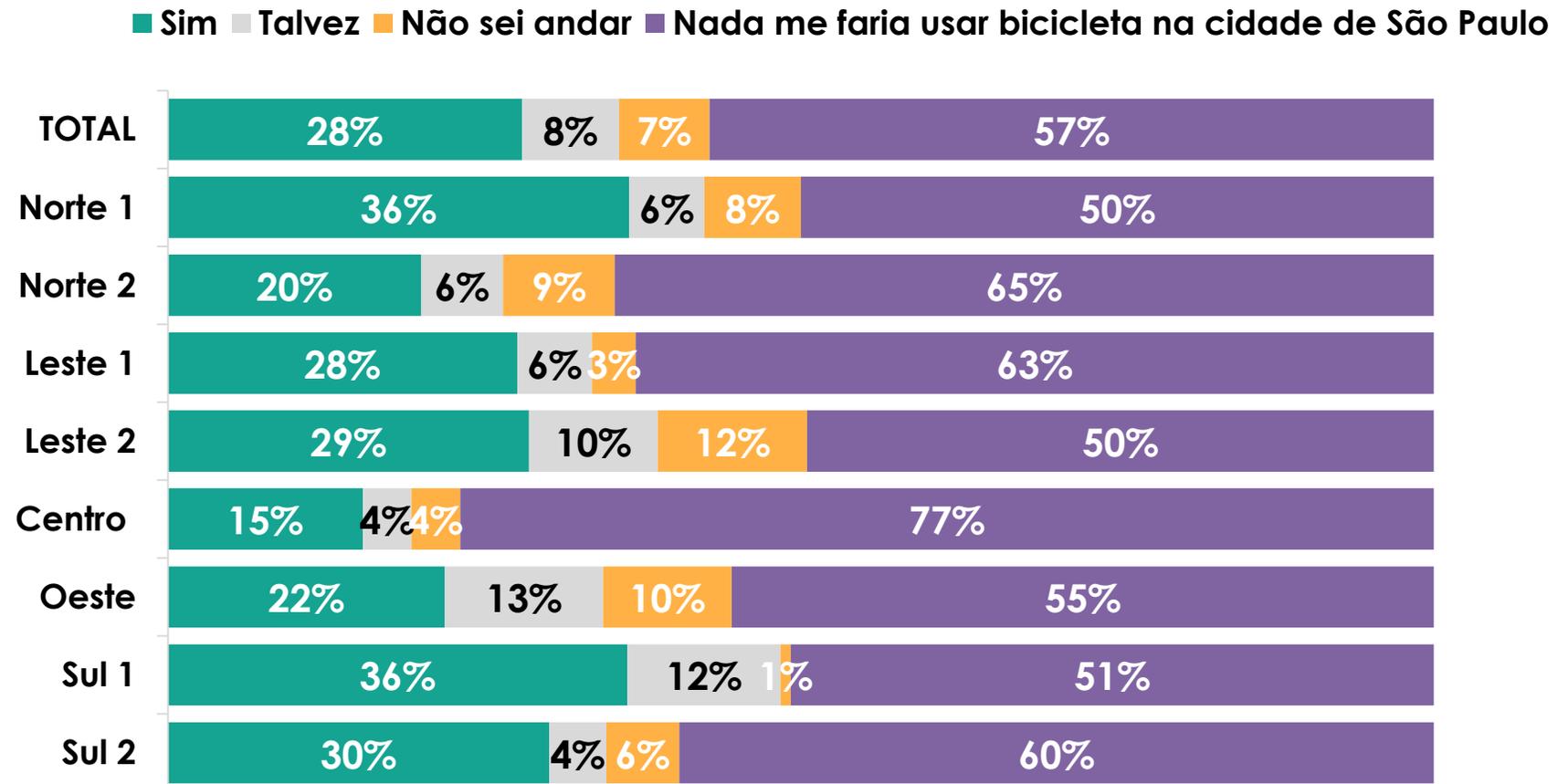
P.22)Gostaria de usar bicicleta como forma de locomoção na cidade de São Paulo? (RU)

P.23)Quem disse 1 e 2 na P 22- O que precisa ser feito para passar a usar a bicicleta ou passar a usar mais:(RM)

# DISPOSIÇÃO PARA ADOÇÃO DE BICICLETAS

## Por Região

Há maior predisposição para a adoção de bicicletas no dia a dia nas regiões Norte 1 e Sul 1.

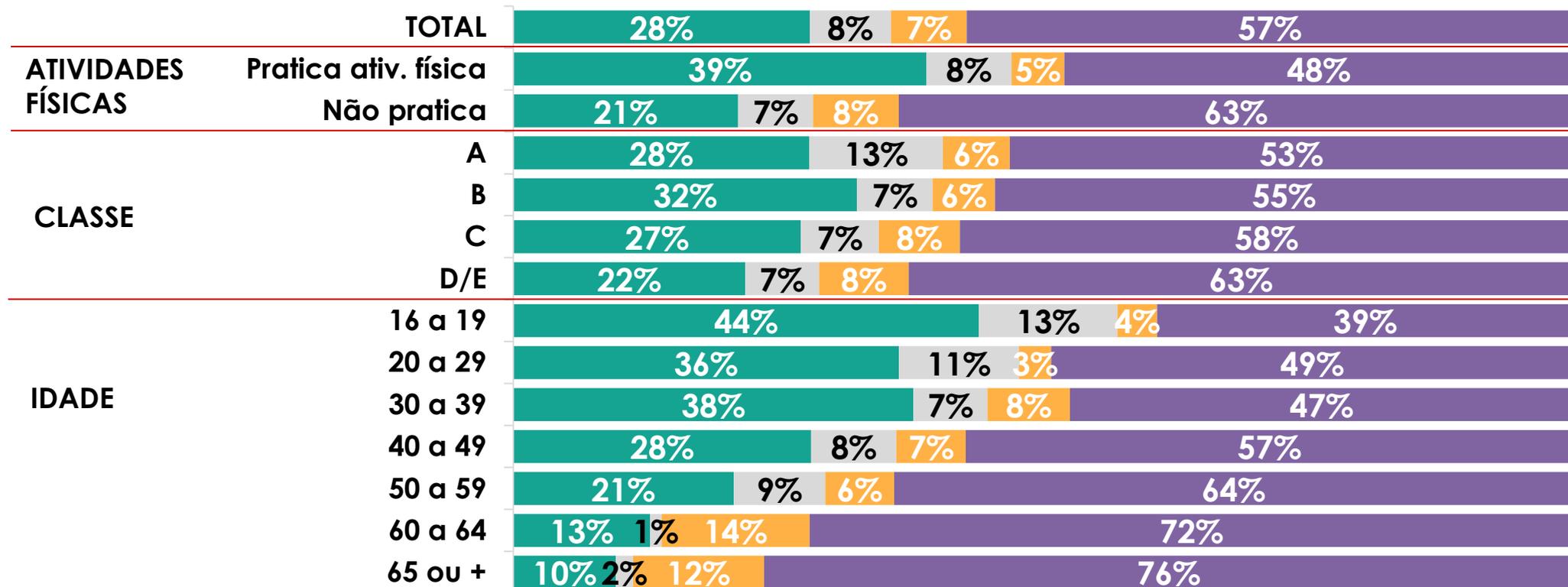


# DISPOSIÇÃO PARA ADOÇÃO DE BICICLETAS

## Por Atividades Físicas, Classe e Idade

O interesse em adotar a bicicleta cresce entre praticantes de atividades físicas e entre pessoas com idade entre 16 e 39 anos. Também há um pequeno destaque na classe B.

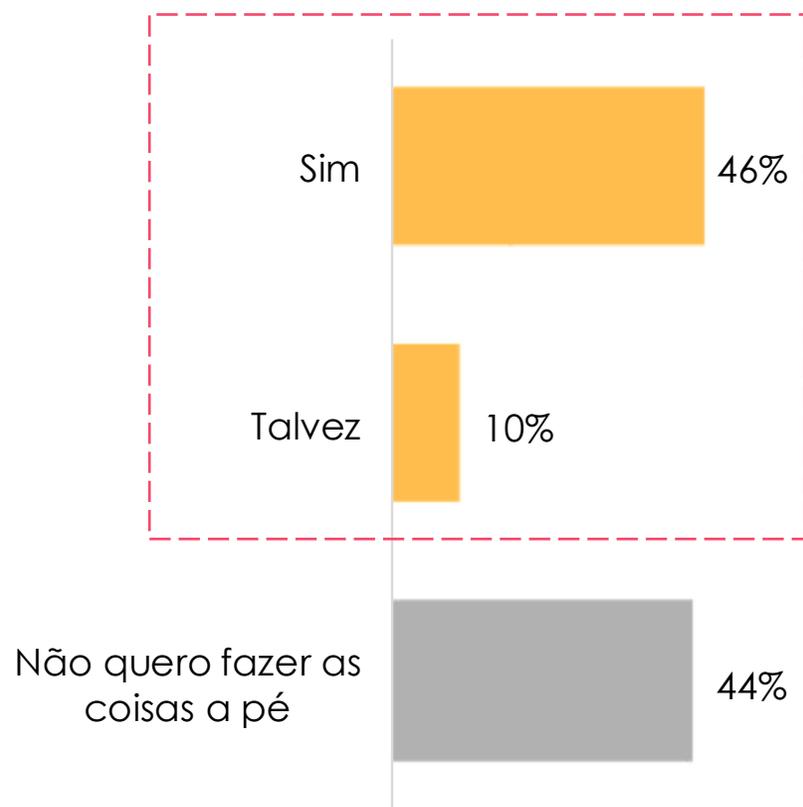
■ Sim ■ Talvez ■ Não sei andar ■ Nada me faria usar bicicleta na cidade de São Paulo



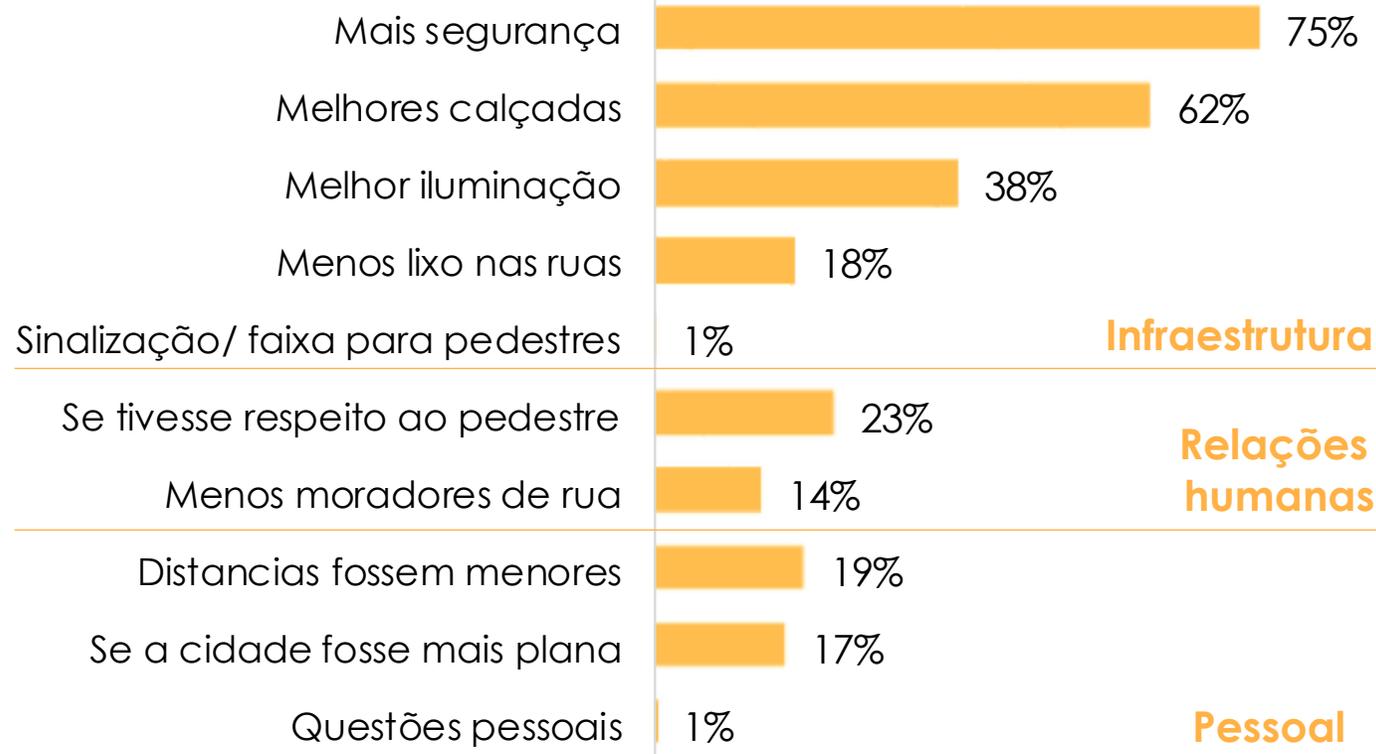
# DISPOSIÇÃO PARA ANDAR A PÉ

Disposição para andar a pé atinge 56% dos entrevistados, que condicionam isso a melhorias na segurança, nas calçadas e na iluminação, além de respeito ao pedestre e maior limpeza das ruas.

## Intenção de uso



Base Amostra → 1.412 entrevistas



I.M. (Índice de Multiplicidade) – 2,66

Base → 792 entrevistas

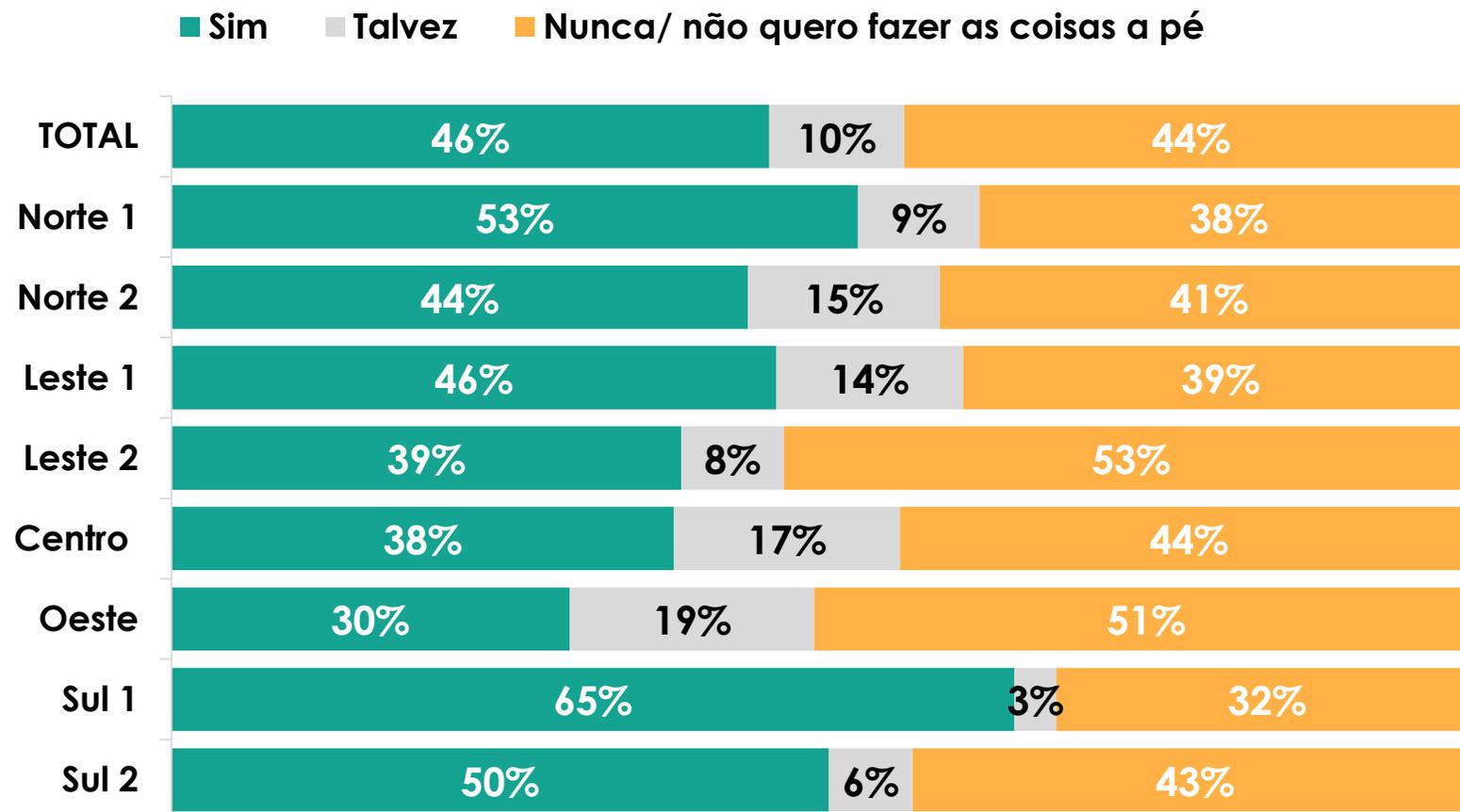
P.24) Gostaria de andar mais a pé como forma de locomoção na cidade de São Paulo? (RU)

P.25) Para quem disse código 1 e 2 na P.24 - O que precisa ser feito para passar a deslocar a pé pela cidade de São Paulo: (RM)

# DISPOSIÇÃO PARA ANDAR A PÉ

## Por Região

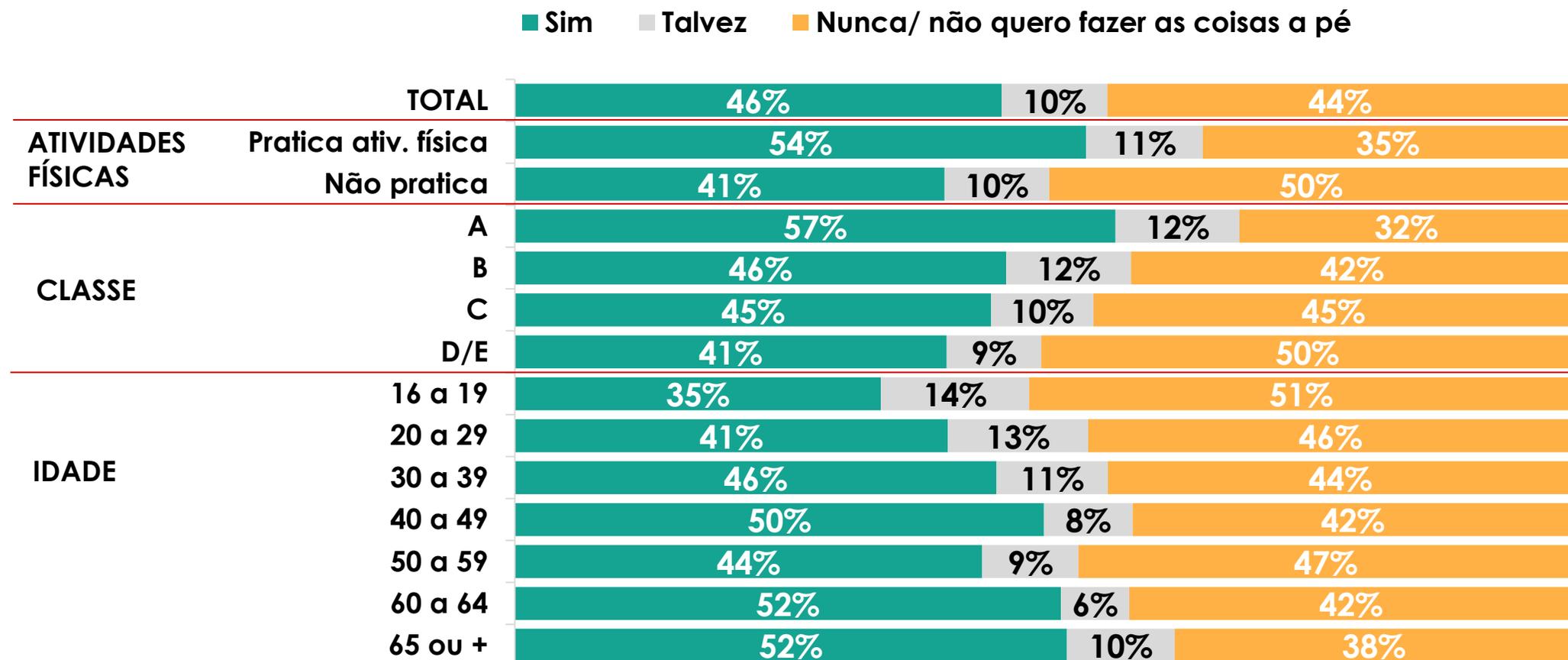
Regiões Sul 1 e Norte 1 se mostram mais dispostas a andar a pé.

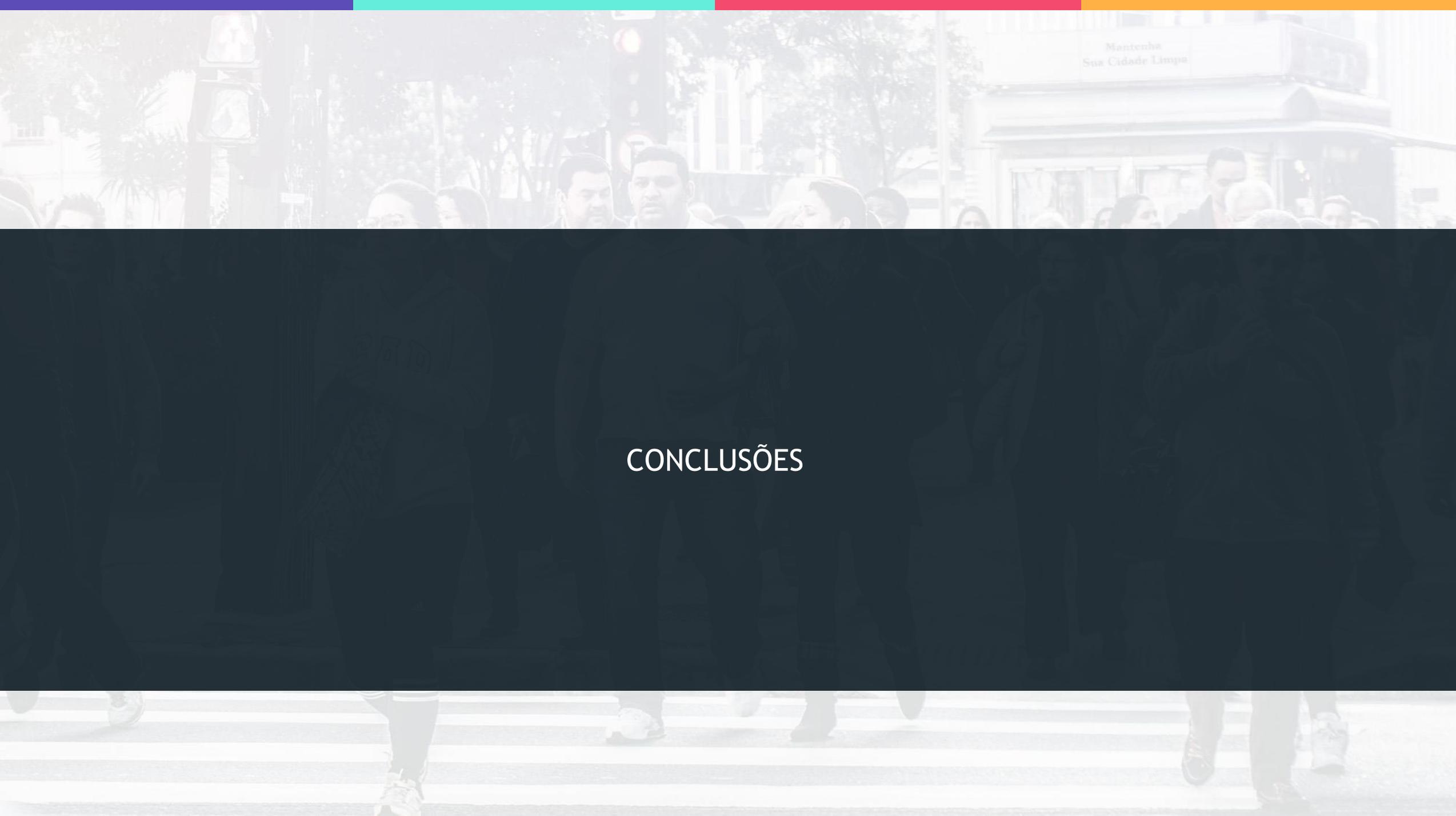


# DISPOSIÇÃO PARA ANDAR A PÉ

## Por Atividades Físicas, Classe e Idade

Quem pratica atividades físicas tem muito mais interesse em se locomover a pé. Classe A tem maior disposição que as outras classes. Em relação a idade, diferentemente do uso de bicicleta, mais velhos tem maior interesse em se locomover a pé do que os mais jovens.





## CONCLUSÕES



## INDÍCE DE MOBILIDADE ATIVA



## CONCEITO

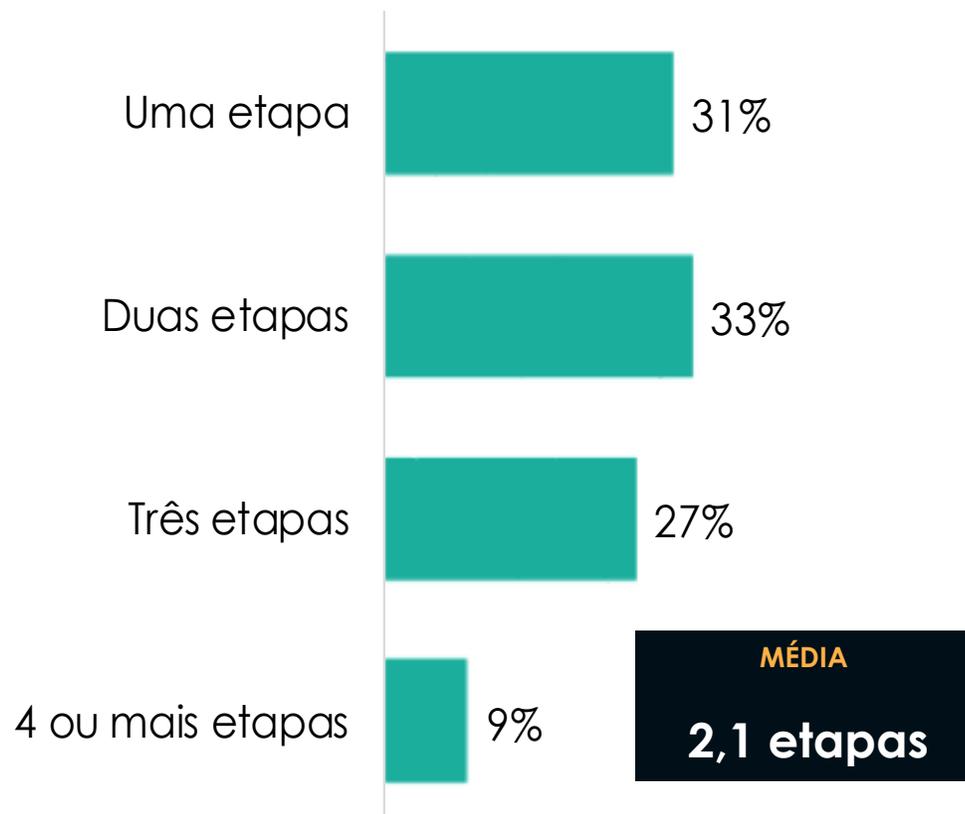
Esta pesquisa tem por objetivo definir indicadores que permitam o acompanhamento da utilização dos modos de transporte dos moradores da cidade de São Paulo, estabelecendo um “marco zero”, a partir do qual será avaliada a cada ano a meta estabelecida pela Prefeitura do Município de São Paulo, conforme seu objetivo estratégico 2017/2020, relativa ao “aumento da mobilidade ativa”

Com base nos resultados da pesquisa, além de todos os dados e informações apresentados anteriormente e que são importantes para conhecimento da realidade e tomada de decisão, foram definidos indicadores que possam servir para avaliação durante os próximos 4 anos desta atual gestão e, por meio de novas pesquisa, o atingimento da meta estabelecida pela Prefeitura da Cidade de São Paulo para a gestão 2017/2020.

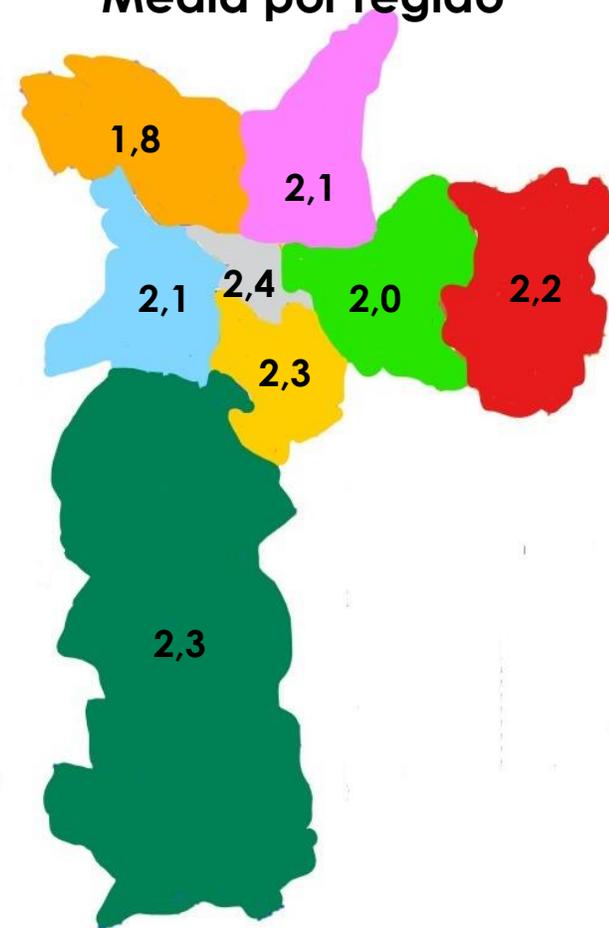
# NÚMERO DE ETAPAS

Apesar de ser uma cidade com grandes distâncias, não há diferenças expressivas no número médio de etapas nas 8 regiões da cidade – o número médio fica entre 1,8 e 2,3 etapas.

## Número de etapas



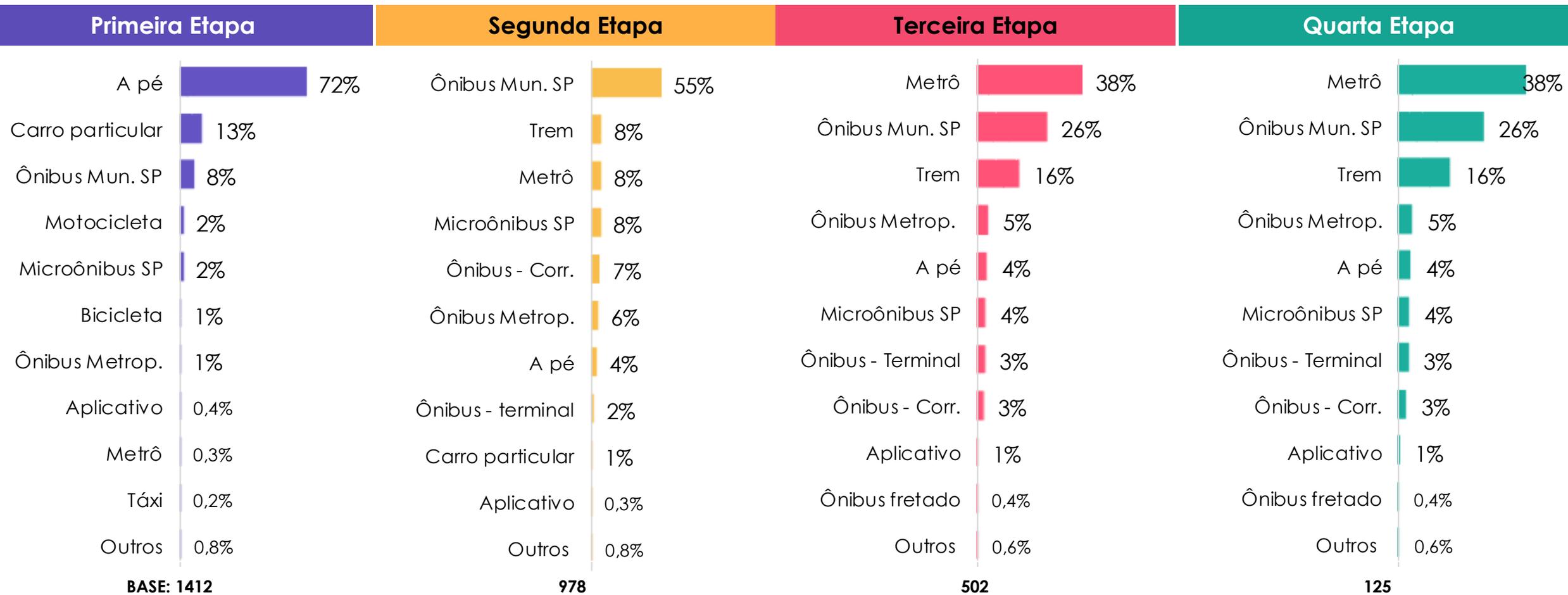
## Média por região



P.15) Pensando no seu deslocamento pela cidade de São Paulo para realizar a sua atividade principal: como trabalho, estudos, saúde, etc, Quantas etapas utiliza para esse deslocamento: (RU)

# MEIOS UTILIZADOS POR ETAPA

Etapa 1 tem o predomínio do caminhar, a segunda etapa tem o predomínio de ônibus municipais. Terceira e quarta etapas tem o predomínio de metrô, seguidos por ônibus municipais e trens.



P.16). Ainda pensando nessas etapas do dia (citadas na P.15) qual é o meio de transporte que você utiliza na primeira etapa? E na segunda? E terceira?(RU EM CADA ETAPA)

Base Amostra → 1.412 entrevistas

# TOTAL DOS MEIOS UTILIZADOS

## SHARE NO TOTAL DE DESLOCAMENTOS

Deslocamentos a pé e de ônibus são os mais comuns, bem mais frequentes que os demais meios.

Total dos Meios	Total dos deslocamentos %
A pé	36,06
Ônibus	39,48
Metrô	10,04
Carro particular	6,17
Trem	5,70
Motocicleta	1,03
Taxi/Aplicativo	0,63
Bicicleta +outros motorizados+skate	0,76
Ônibus fretado	0,13

# INDICE ATUAL DE MOBILIDADE ATIVA

1

Em toda a amostra,

**15,9%**

Praticam a mobilidade ativa

Porém, há na amostra

6,3% dos entrevistados  
**QUE NÃO REALIZAM NENHUMA  
ATIVIDADE RELACIONADA A  
TRABALHO, ESTUDO OU SAÚDE**

2

Refazemos os cálculos excluindo  
da amostra a parcela que não  
realiza nenhuma dessas  
atividades

3

Isso feito, temos um índice de  
mobilidade ativa de

**15,3%**

SENDO:



A PÉ 14,57%



BICICLETA 0,76%

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A **QUALIDADE DE VIDA** na cidade de São Paulo é apenas regular

5,6  
(1-10)

A **MOBILIDADE** na cidade de São Paulo é apenas regular

2,9  
(1-5)

Mobilidade e qualidade de vida são **ASSOCIADAS** por quase metade da população.

49%

**EM SÃO PAULO, MELHORAR A MOBILIDADE É MELHORAR A QUALIDADE DE VIDA**

# CONSIDERAÇÕES FINAIS

**27% deixam de fazer** alguma atividade no final de semana

**21% deixam de fazer** alguma atividade durante a semana



**UMA PARTE DAS POPULAÇÃO DEIXA DE FAZER ATIVIDADES EM RAZÃO DO TRANSPORTE COLETIVO**

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O paulistano está disposto a **MUDAR DE MEIO**

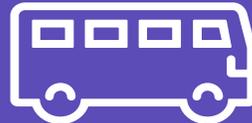
69%

A intenção de mudar entre os principais meios



39% mudariam de meio

	para:
Metrô	33%
Ônibus	22%
<b>Bicicleta</b>	<b>17%</b>
<b>A pé</b>	<b>12%</b>



69% mudariam de meio

	para:
<b>A pé</b>	<b>33%</b>
Fretado	22%
<b>Bicicleta</b>	<b>12%</b>



42% mudariam de meio

	para:
Carro	41%
Ônibus	23%
Metrô	15%
<b>Bicicleta</b>	<b>11%</b>

**MUDANÇAS PODEM TER MOTIVAÇÕES DIVERSAS, COMO STRESS, SAUDABILIDADE, CONFORTO, MAS HÁ UMA INTENÇÃO LATENTE PARA LOCOMOÇÃO ATIVA**

## CONSIDERAÇÕES FINAIS



36%

Usariam bicicletas, porém há fortes ressalvas sobre as condições necessárias. Falta respaldo ao ciclista, tanto na forma de respeito como na questão da legislação. Também faltam ciclovias e falta uma infraestrutura favorável para o uso, que passa por bicicletários e vestiários



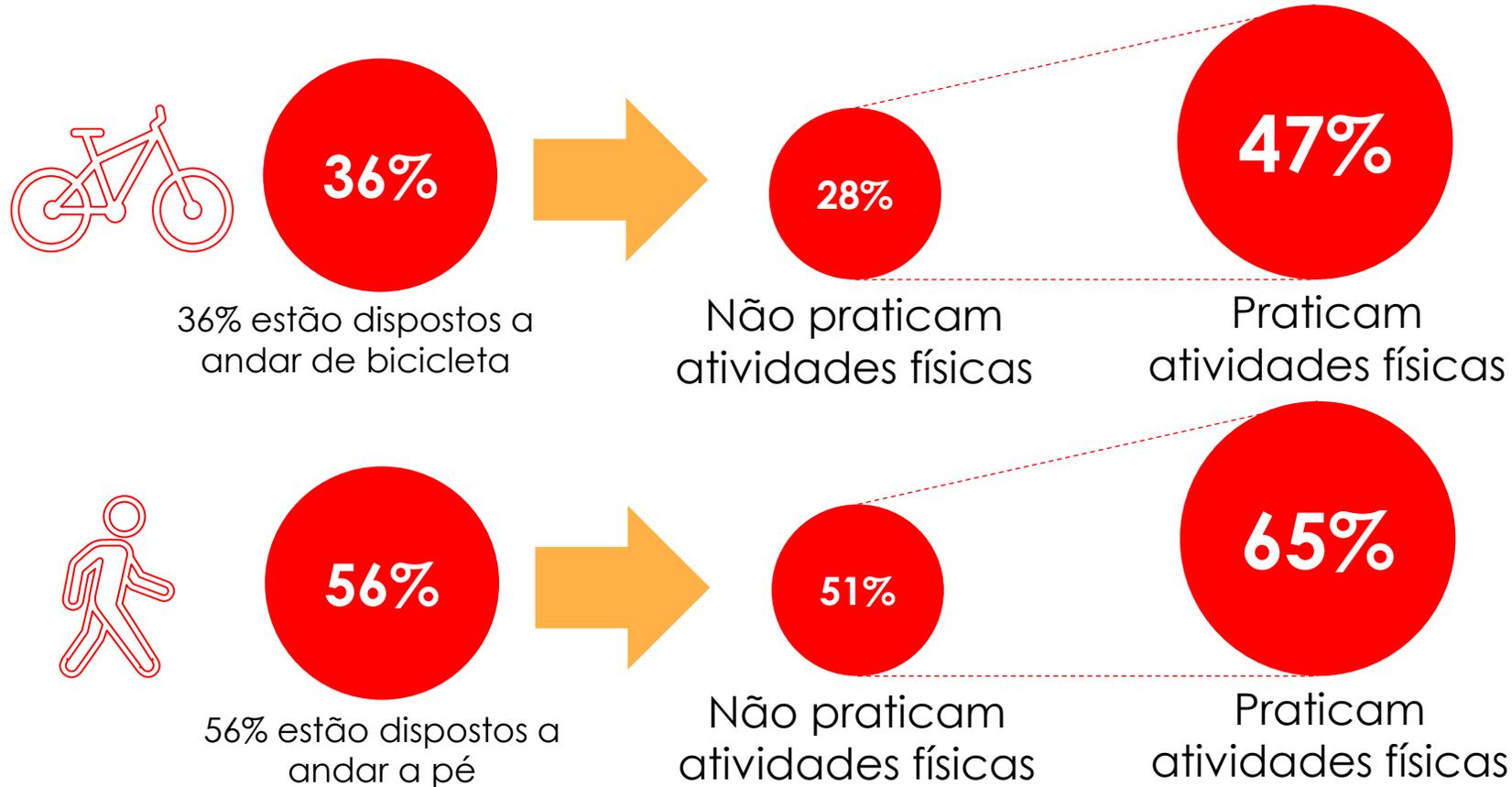
56%

Se locomoveriam a pé, mas sentem a falta de uma urbanização mais presente, que começa na segurança nas ruas, passa por melhores calçadas, melhor iluminação, menos lixo nas ruas e mais respeito ao pedestre

**O CRESCIMENTO DO ÍNDICE DE MOBILIDADE ATIVA PASSA POR ESSAS MELHORIAS**

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Incentivar a prática de atividades físicas deve fazer parte das políticas públicas não apenas para controle de obesidade, uma vez que 57% da população está obesa, mas para garantir qualidade de vida nos meios de transporte



**ESTIMULAR AS ATIVIDADES FÍSICAS ESTIMULA O ÍNDICE DE MOBILIDADE**

Realização:



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Rua Marconi, 34 – 2º andar – Conjs. 21 e 22 CEP 01047-000

São Paulo - SP – Brasil

Tel. (11) 3371-2299 Fax (11) 3253-8095

[antpsp@antp.org.br](mailto:antpsp@antp.org.br)

[www.antp.org.br](http://www.antp.org.br)

Patrocínio:



Apoio Técnico: TOLEDO & ASSOCIADOS