



IJSN - Instituto Jones dos Santos Neves

2011

35

TEXTO PARA DISCUSSÃO

**O custo financeiro do
trânsito para os capixabas:
2005 a 2008**

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
SECRETARIA DE ESTADO DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO – SEP
INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES – IJSN

**TEXTO PARA
DISCUSSÃO** | **35**

O CUSTO FINANCEIRO DO TRÂNSITO PARA OS CAPIXABAS: 2005 A 2008

Antônio Ricardo Freislebem da Rocha
Mestre em Economia Empresarial
Pesquisador da Coordenação de Economia do Setor Público
e do Bem-Estar Social

Instituto Jones dos Santos Neves

O custo financeiro do trânsito para os capixabas: 2005-2008. Vitória, ES, 2011.

20f., il. tab. (Texto para discussão, 35)

ISBN: 978-85-62509-83-4

1.Custo. 2.Finanças. 3.Trânsito. 4.Espírito Santo(Estado). I.Rocha, Antônio Ricardo Freislebem da. II.Título. III.Série.

As opiniões emitidas nesta publicação são de exclusiva e de inteira responsabilidade do(s) autor(es), não exprimindo, necessariamente, o ponto de vista do Instituto Jones dos Santos Neves ou da Secretaria de Estado de Economia e Planejamento do Governo do Estado do Espírito Santo.

Sumário

APRESENTAÇÃO	04
1. INTRODUÇÃO	05
2. METODOLOGIA	07
3. ESTRUTURA DO TRÂNSITO	08
4. ANÁLISE DOS RESULTADOS	12
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	18
6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	19
APÊNDICE	20

Apresentação

O Instituto Jones dos Santos Neves - IJSN tem a finalidade de produzir conhecimento social, econômico e territorial sobre o Estado do Espírito Santo para subsidiar os gestores públicos na formulação e na avaliação de políticas públicas.

O presente Texto para Discussão (TD) tem como objetivo analisar a evolução do custo financeiro do trânsito capixaba como parcela do Produto Interno Bruto - PIB, no período 2005 a 2008, com o objetivo de estimar potenciais perdas produtivas, estimular futuros debates sobre o assunto e orientar políticas públicas voltadas para o enfrentamento da questão.

Não obstante a carência de trabalhos acerca do assunto (o que de certa forma limita a comparabilidade da análise), os resultados mostram a necessidade de se ampliar os investimentos na infraestrutura viária em todo o estado do Espírito Santo, mais especificamente na zona urbana dos grandes municípios.

1. INTRODUÇÃO

O problema do trânsito não se restringe apenas ao estado do Espírito Santo. Não se trata, portanto, de um problema local. Todo o território nacional é afligido por esse desconforto provocado pelos grandes engarrafamentos.

Segundo o Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas - IPEA (2010):

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

Nota-se, portanto, que apesar de afligir todo o território nacional, o problema do trânsito é mais intenso nos conglomerados urbanos.

São muitos os custos associados ao trânsito, tais como: custos de acidente de trânsito, poluição, congestionamentos, *stress*, etc. Parte desses custos sobrevém direta ou indiretamente sobre o indivíduo e sobre as firmas. O objetivo deste trabalho é determinar uma *proxy* do custo financeiro do trânsito para o setor produtivo da economia do Espírito Santo. Não serão computados os custos dos acidentes de trânsito, com sinalização, ou outro qualquer, apenas o custo apurado pelo produto entre o número de horas “perdidas” no trânsito e o valor pago pela hora trabalhada. Dito de outra forma, a partir da informação do tempo diário gasto entre a residência e o local de trabalho e o valor pago pela hora do trabalho, será estimado um valor monetário que poderia ser utilizado (aplicado), por exemplo, em atividades produtivas.

É evidente que reduzir o tempo de locomoção a zero é irreal. Este não é o foco do presente estudo. O que preocupa é que, se analisarmos o tempo médio gasto no percurso residência-local de trabalho ao longo do tempo, chegamos a conclusão que esse tempo gasto está tomando dimensões cada vez maiores.

A ausência de trabalhos nesse sentido não permite uma comparabilidade e aferição dos resultados aqui encontrados. No entanto, os resultados evidenciam uma necessidade de políticas públicas mais efetivas, haja vista o grande volume de recursos que poderiam ser potencialmente aplicados em atividades produtivas.

Apesar dos esforços realizados pelo Governo do Estado no sentido de diminuir os problemas causados pelo trânsito, como por exemplo, o Programa Transcol e outros investimentos em infraestrutura viária, percebe-se que ainda há muito que fazer, principalmente quando se verifica um forte grau de urbanização associado aos baixos investimentos realizados nas décadas passadas:

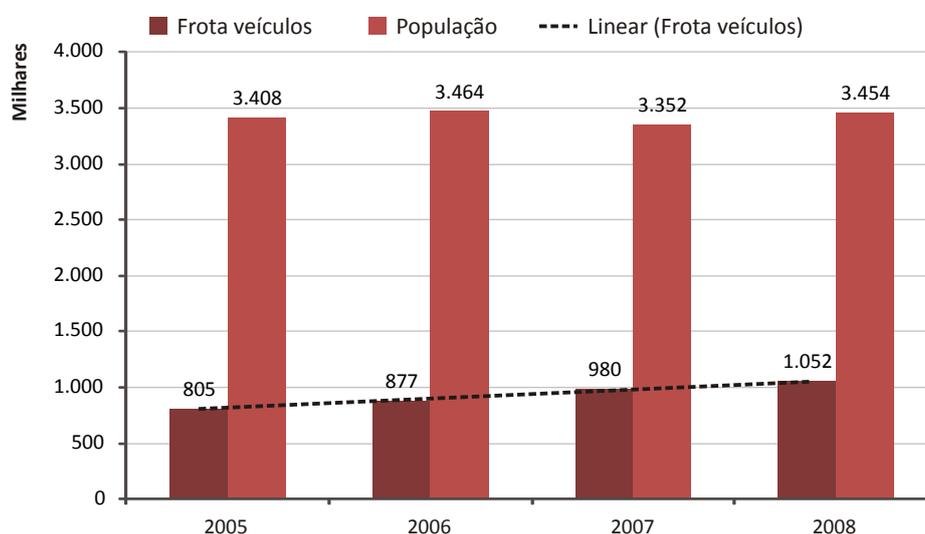
“O Governo do Estado do Espírito Santo vem realizando um esforço no equacionamento dos problemas de trânsito e transportes causados pelo baixo investimento registrado na década de 90 e potencializados pelo forte crescimento econômico do Estado e da Região Metropolitana da Grande Vitória - RMGV”. (Como anda a nossa gente hoje, 2008)

Ainda segundo esse documento, ocorreu um aumento de 19% no tempo médio de deslocamento na RMGV em 2007, sendo reflexo principalmente dos congestionamentos do sistema viário.

“Houve um aumento de 19% no tempo médio dos deslocamentos na RMGV, de 26,9 minutos em 1998 para 32 minutos em 2007. Esse aumento foi maior nas viagens por automóvel do que por coletivo, o que é reflexo direto dos congestionamentos do sistema viário”. (Como anda a nossa gente hoje, 2008)

Além dos baixos investimentos realizados na década de 1990, dados do Departamento de Trânsito do Espírito Santo - DETRAN - mostram um número crescente de veículos em circulação em todo o Estado. De outro lado, o crescimento populacional no período também é crescente, embora a taxas decrescentes, e alcançou média de 0,78% entre 2005-2008. O cenário, portanto, é desafiador. Essas variáveis apontam para a necessidade de implantação de políticas públicas via investimentos na infraestrutura viária.

Figura 01 - Frota de veículos e população: 2005 a 2008



Fonte: DETRAN-ES/IBGE.

Elaboração: Rede de Estudos da Economia do Setor Público e do Bem-Estar.

O presente estudo traz, além desta introdução, outras cinco seções: a terceira seção apresenta os aspectos metodológicos do TD; a quarta seção apresenta alguns dados sobre o trânsito no estado, a quinta seção trata da análise dos resultados, e por fim são apresentadas as considerações finais.

2. METODOLOGIA

Os dados utilizados no presente documento têm como base os microdados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios - PNAD, divulgada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. A pesquisa abrange praticamente todo o território nacional e é divulgada anualmente, com exceção dos anos em que o IBGE divulga o Censo. Também foram utilizados os dados divulgados pelo Departamento de trânsito estadual - DETRAN-ES.

Para determinar o custo do trânsito, será utilizada a base de dados compreendida entre os anos 2005 a 2008. Esse recorte temporal se deve à disponibilidade das informações necessárias à análise e comparabilidade (o último PIB divulgado é relativo ao ano de 2008). Também foram realizados os seguintes recortes e considerações:

- Indivíduos de 16 anos¹ ou mais de idade e ocupados na semana de referência da pesquisa;
- Jornada de trabalho semanal no trabalho principal da semana de referência igual ou superior a 20 horas²;
- Igualdade no tempo de percurso diário de ida e volta da residência para o local de trabalho. Como a PNAD trás valores separados por classes, fez-se necessária a escolha arbitrária de um valor intermediário representativo do tempo de ida para cada classe:
 - Até 30 minutos: 30 minutos
 - Mais de 30 minutos até 1 hora: 45 minutos
 - Mais de 1 hora até 2 horas: 1 hora e meia
 - Mais de 2 horas: 2 horas e meia
- Não foi considerado se o trajeto do indivíduo era direto do domicílio para o local de trabalho, nem se investigou o tipo de veículo utilizado no trajeto;
- Os dados relativos ao mês e semana de referência da pesquisa foram considerados representativos para as 52 semanas distribuídas nos 12 meses do ano. Considerou-se ainda que o indivíduo trabalhou 22 dias por mês.

¹ O trabalho infantil é proibido, bem como qualquer trabalho, a menor de 16 anos, a não ser como aprendiz, a partir dos 14 anos de idade. Dos 16 anos em diante, todos os direitos trabalhistas e previdenciários já estão garantidos, desde que sejam observadas as restrições quanto ao trabalho noturno, insalubre, perigoso ou penoso. Como aprendiz subentende-se o indivíduo com idade entre 14 e 18 anos incompletos, sujeito à formação técnico-profissional, matriculado em curso mantido ou reconhecido pelos Serviços Nacionais de Aprendizagem, Escolas Técnicas de Educação e entidades sem fins lucrativos, que visam a assistência e a educação profissional ao adolescente.

² Este recorte visa captar apenas o trabalho regular na semana de referência, diminuindo o peso do trabalho eventual.

- O custo financeiro do trânsito é uma estimativa e leva em consideração apenas o produto entre o valor do trabalho por hora e o tempo gasto no percurso diário de ida e volta da residência para o local de trabalho, não imputando os custos com acidentes de trânsito, fiscalização, etc.

A metodologia utilizada será similar a proposta por Costanzi (2008):

$$\text{Custo no trânsito} = \frac{\text{Valor do trabalho}}{\text{Hora}} * \frac{\text{Tempo gasto no percurso}}{\text{Dia}} * 22 * 12$$

3. ESTRUTURA DO TRÂNSITO

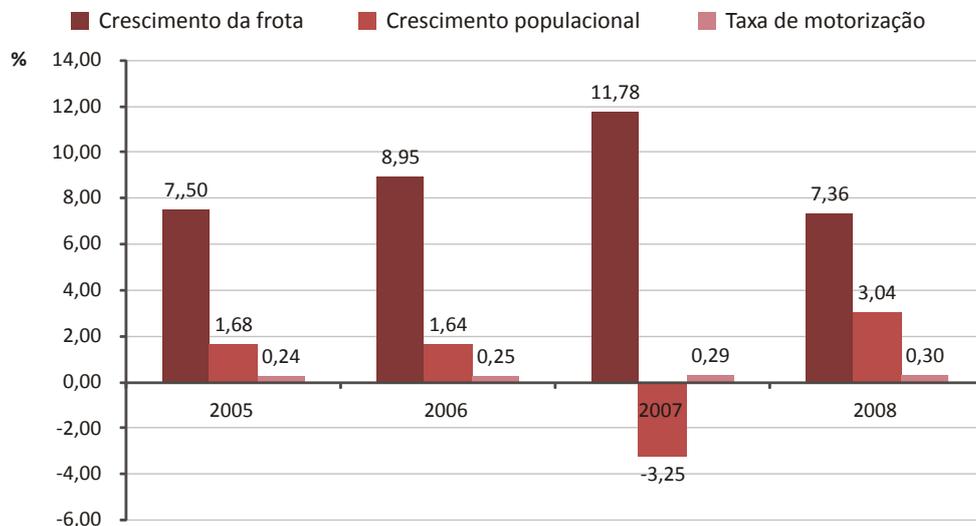
A análise do trânsito no Estado permite identificar um aumento da frota, seguido de crescimento populacional e da taxa de motorização³. A exceção fica por conta de 2007, onde o crescimento populacional foi negativo. Ressalta-se que em 2007 o IBGE realizou a contagem populacional, enquanto nos anos anteriores a população foi estimada, portanto, nesse ano o que de fato ocorreu foi um descompasso entre a estimativa do IBGE e o crescimento real da população.

Em relação à taxa de motorização, observa-se que o seu crescimento se deve principalmente ao crescimento da frota de veículos no período 2005 a 2008 (de acordo como os dados do DETRAN-ES esse crescimento foi de 30,7%), ao passo que o crescimento populacional foi de apenas 1,3%. A taxa de motorização cresceu 25% (Figura 2).

Se levarmos em consideração que as três variáveis (população, frota de veículos e taxa de motorização) apresentaram taxa de crescimento positiva, aliado ao acesso facilitado ao crédito para a compra de veículos e ao aumento da renda média real dos trabalhadores (Educação e Mercado de Trabalho: Indicadores Socioeconômicos do Espírito Santo/PNAD 2009), em breve a situação do trânsito deve se tornar muito mais preocupante.

³ A taxa de motorização é a razão entre o número de veículos e o número de habitantes.

Figura 02 - Crescimento da frota, crescimento populacional e taxa de motorização, Espírito Santo, 2005 a 2008

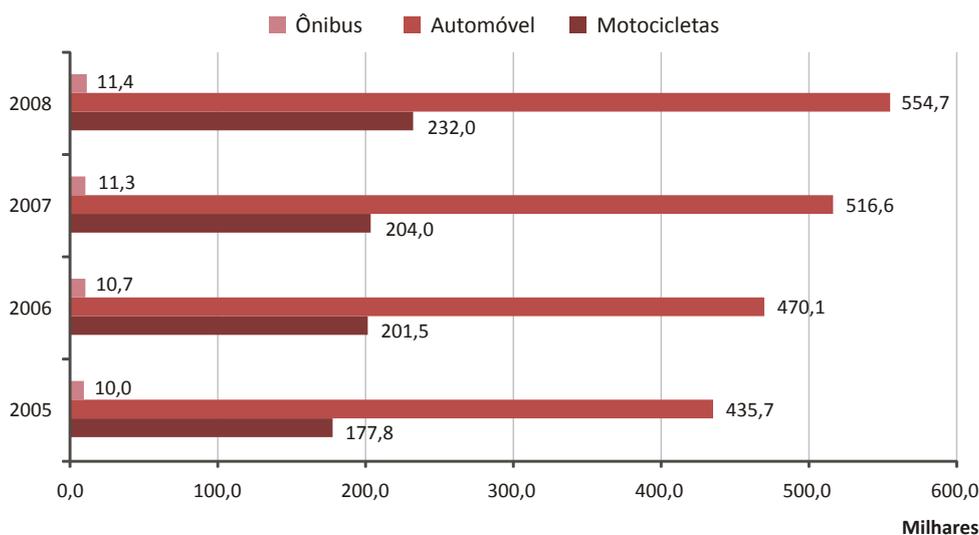


Fonte: DETRAN-ES/IBGE.

Elaboração: Rede de Estudos da Economia do Setor Público e do Bem-Estar.

A figura 03 revela que, dentre os tipos de veículos, o automóvel apresentou maior crescimento absoluto, seguido de motocicletas. São mais de meio milhão de automóveis nas ruas do estado e aproximadamente 232 mil motocicletas. Em média, 82.466 veículos entraram em circulação por ano no estado, no período 2005-2008, um crescimento médio de 8,9% ao ano.

Figura 03 - Tipos de veículos, Espírito Santo, 2005 a 2008



Fonte: DETRAN-ES/IBGE.

Elaboração: Rede de Estudos da Economia do Setor Público e do Bem-Estar.

Se por um lado o crescente número de automóveis no período colabora para aumentar o tempo gasto no percurso residência-trabalho, o número crescente de motocicletas é indicativo de que mais pessoas se utilizam desse tipo de veículo para fugir dos congestionamentos:

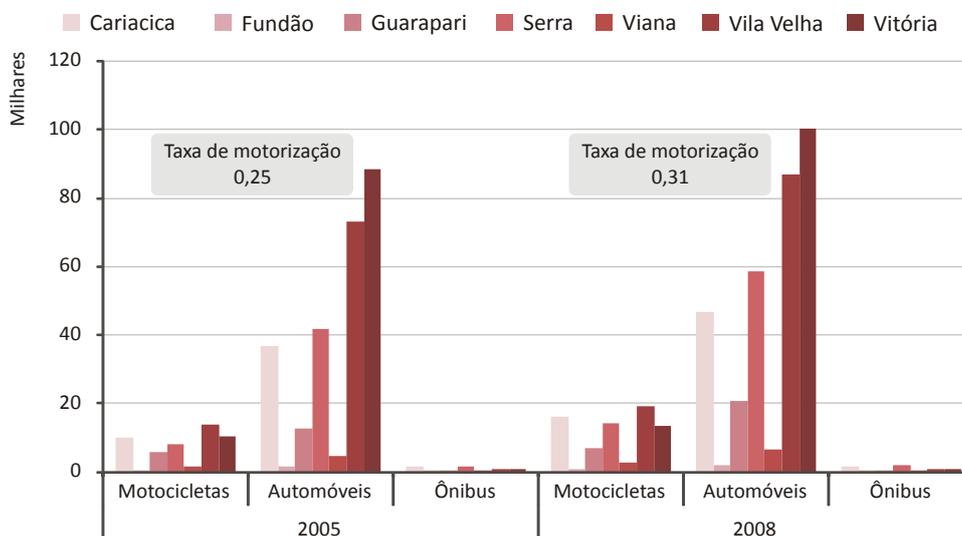
“... o transporte individual está ganhando espaço, ocupando o lugar do coletivo na preferência dos usuários, principalmente em Vitória e Vila Velha. É uma mudança explicada por fatores como o aumento da renda média da população, o aumento do crédito e a melhoria das condições de financiamento dos automóveis, sem falar na piora das condições de circulação do transporte coletivo”. (Como anda a nossa gente hoje, 2008)

A RMGV desponta como principal região demográfica do estado (1.664.328 indivíduos em 2008), e, como não poderia deixar de ser, é a região onde se concentra o maior número de veículos automotores (49,7% dos veículos do estado em 2005 e 48,8% em 2008). O número de veículos aumentou de 399.749 em 2005 para 513.881 em 2008 (28,6% de crescimento) contra um aumento populacional de 2,25%.

Os municípios mais populosos são também aqueles com o maior número de veículos (Vitória, Vila Velha, Serra e Cariacica). Em relação à taxa de motorização da RMGV (0,25 em 2005 e 0,31 em 2008) esta é semelhante à taxa verificada para o Estado e apresentou crescimento significativo no período (24%). (Figura 04)

Dentre os municípios da RMGV, a capital Vitória chama a atenção: a taxa de motorização em 2005 era de 0,39 e passou para 0,45 em 2008, resultado devido principalmente ao aumento da frota de veículos no período (16,5%).

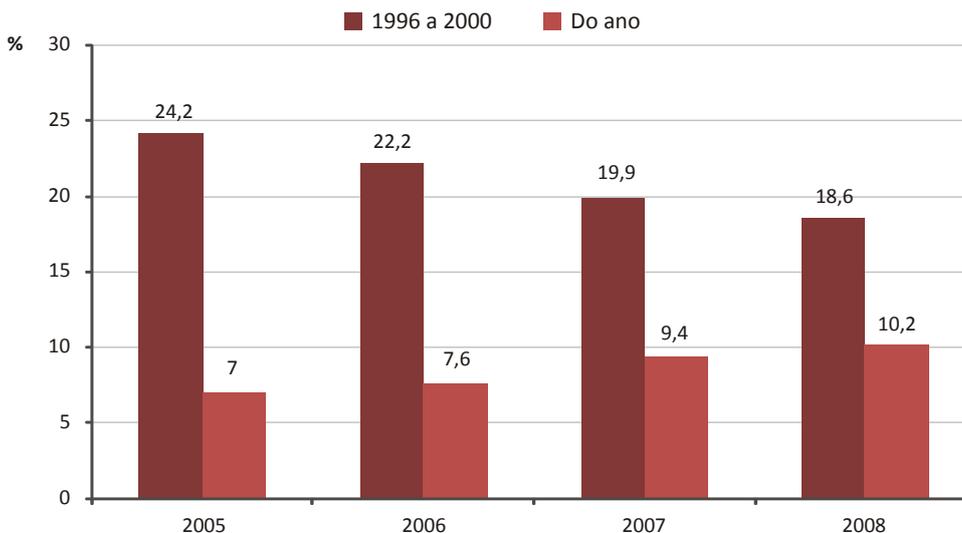
Figura 04 - Crescimento da frota para alguns tipos de veículos e da taxa de motorização na RMGV: 2005 e 2008



Fonte: DETRAN-ES/IBGE.
 Elaboração: Rede de Estudos da Economia do Setor Público e do Bem-Estar.

Outro fato diz respeito ao ano de fabricação do veículo. Essa análise é importante, pois mostra que a frota de veículos no Estado vem se renovando, via diminuição de veículos cuja fabricação ocorreu entre 1996 e 2000 e aumento de veículos em circulação fabricados no ano (Figura 05). Esse fato diminui a relação causa-efeito entre o tempo gasto no percurso residência-trabalho e a idade do veículo⁴ e dá indicações de que o maior tempo gasto é provocado pelo grande número de veículos e/ou condições das vias, entre outros motivos.

Figura 05 - Ano de fabricação do veículo



Fonte: DETRAN-ES/IBGE.
 Elaboração: Rede de Estudos da Economia do Setor Público e do Bem-Estar.

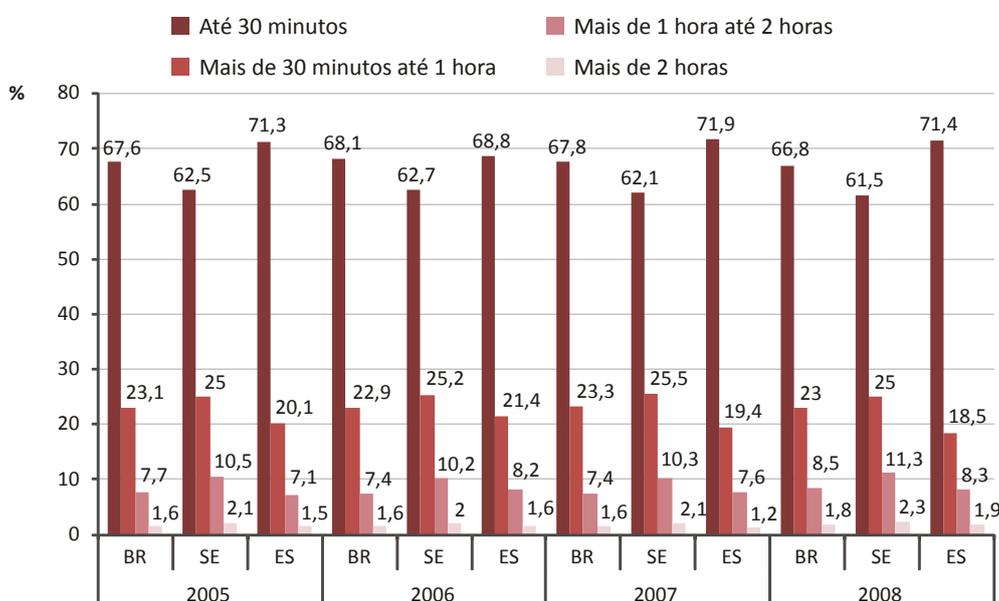
⁴ A princípio espera-se que, quanto maior a idade do veículo (representada aqui pelo ano de fabricação do mesmo) maior o tempo gasto no percurso residência-trabalho.

4. ANÁLISE DOS RESULTADOS

Olhando atentamente para o tempo gasto (Figura 06), observa-se que a grande maioria dos indivíduos gasta até 30 minutos no trajeto de ida da residência ao local de trabalho. Esse resultado é comum tanto para Brasil, como para a região Sudeste e Espírito Santo.

Também é possível identificar um aumento do número de indivíduos na faixa de mais de 1 hora até 2 horas (7,1% em 2005 e 8,3% em 2008) e entre os que gastam mais de 2 horas (1,6% em 2005 e 1,9% em 2008).

Figura 06 - Tempo gasto no percurso residência-trabalho, Brasil, Sudeste e Espírito Santo

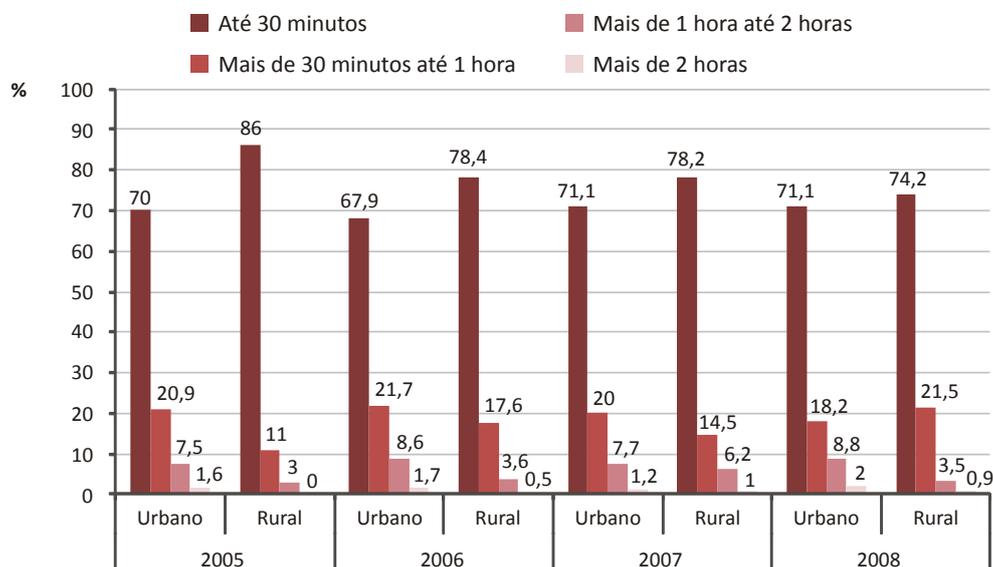


Fonte: PNAD.
Elaboração: Rede de Estudos da Economia do Setor Público e do Bem-Estar.

O recorte por situação censitária mostra que é na zona rural do Estado onde se concentram a grande maioria dos indivíduos que gastam até 30 minutos no percurso, embora nessa zona a tendência seja de redução nessa faixa e elevação da faixa entre mais de 30 minutos e 1 hora. Na zona urbana, permanece relativamente constante o número de indivíduos na faixa de até 30 minutos (aumento de apenas 1,1 p.p.) com aumento das faixas acima de 1 hora (Figura 07).

Para fins de comparação, a diferença na faixa até 30 minutos entre a zona urbana e rural, caiu de 16 p.p. em 2005 para 3,1 p.p. em 2008.

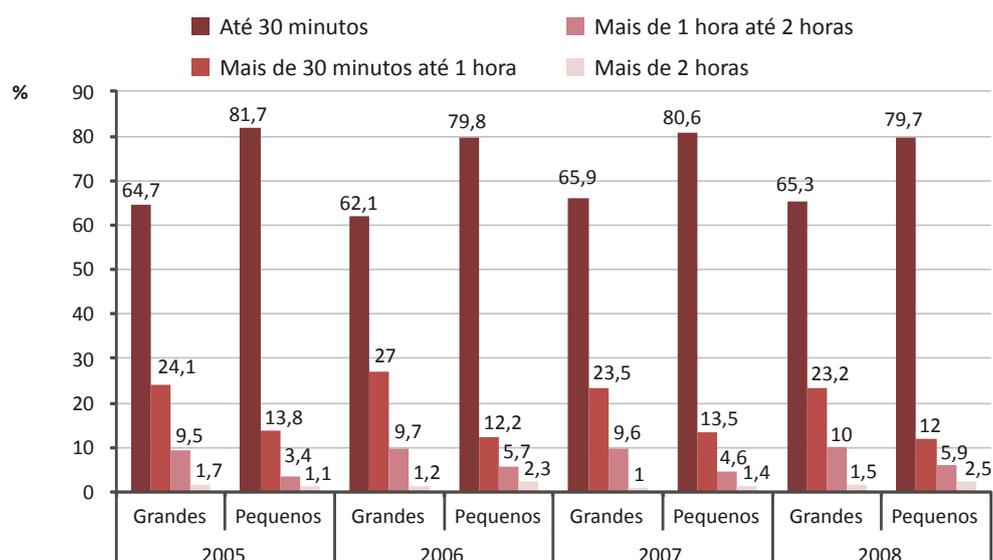
Figura 07 - Tempo gasto no percurso residência-trabalho, zona urbana e rural do Espírito Santo



Fonte: PNAD.
Elaboração: Rede de Estudos da Economia do Setor Público e do Bem-Estar.

Em relação ao tamanho do município, uma grande concentração é observada nos pequenos municípios, onde cerca de 80% do tempo gasto é de até 30 minutos. Para os grandes municípios o percentual de indivíduos que gastam acima de 30 minutos é, em alguns anos, quase o triplo em relação aos pequenos municípios. (Figura 08)

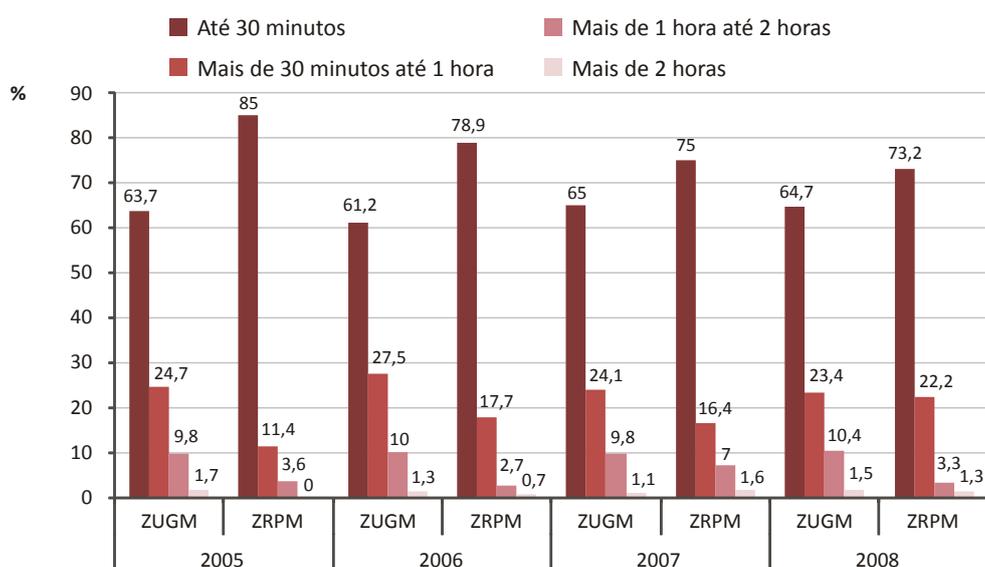
Figura 08 - Tempo gasto no percurso residência-trabalho, grandes e pequenos municípios do Espírito Santo



Fonte: PNAD.
Elaboração: Rede de Estudos da Economia do Setor Público e do Bem-Estar.

Olhando os extremos, fica claro que na zona rural dos pequenos municípios a faixa predominante é a de até 30 minutos, enquanto que na zona urbana dos grandes municípios, embora também haja predominância na referida faixa, nas faixas superiores a 30 minutos a representatividade se faz mais destacada, sendo bastante superior em relação aos pequenos municípios na faixa mais de 1 hora até 2 horas. (Figura 09)

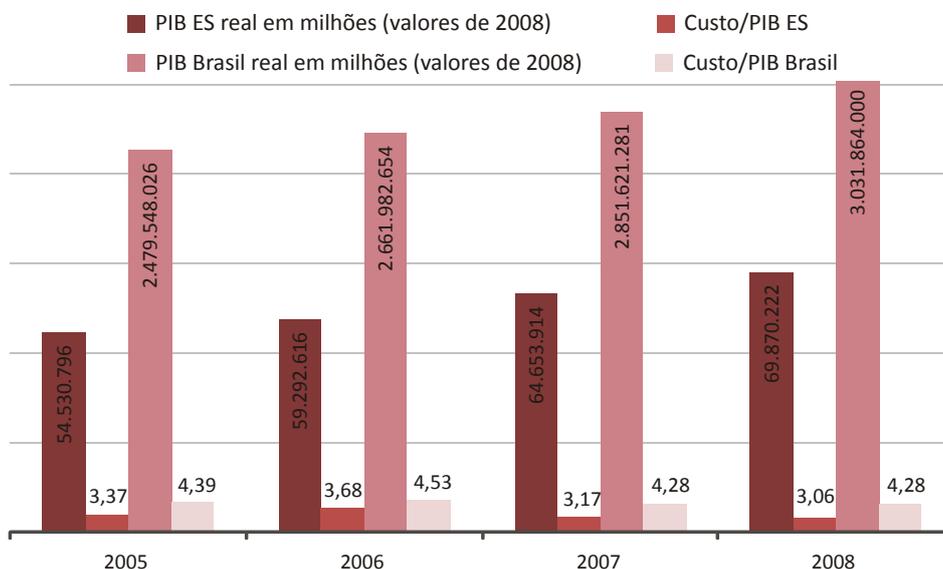
Figura 09 - Tempo gasto no percurso residência-trabalho, Zona urbana dos grandes municípios (ZUGM) x Zona rural dos pequenos municípios (ZRPM) do Espírito Santo



Fonte: PNAD.
Elaboração: Rede de Estudos da Economia do Setor Público e do Bem-Estar.

O custo do trânsito em relação ao PIB capixaba mostrou-se crescente entre 2005 e 2008 e somou R\$ 2,13 bilhões de reais em 2008 (3,06% do PIB do Espírito Santo), um aumento de 34,1% frente a 2005. Esse valor é superior ao orçamento individual de todas as secretarias do estado. Em relação ao PIB, este cresceu 28,1%, em termos reais, alcançando quase setenta bilhões de reais em 2008. No entanto, o custo do trânsito permanece acima de 3% do PIB, com ligeira queda. Esses resultados vão ao encontro dos resultados encontrados para o Brasil. Apesar da queda, esse valor é muito significativo, principalmente para o Estado, e a questão precisa ser mais bem discutida. (Figura 10)

Figura 10 - PIB e relação Custo/PIB*



Fonte: PNAD.

Elaboração: Rede de Estudos da Economia do Setor Público e do Bem-Estar.

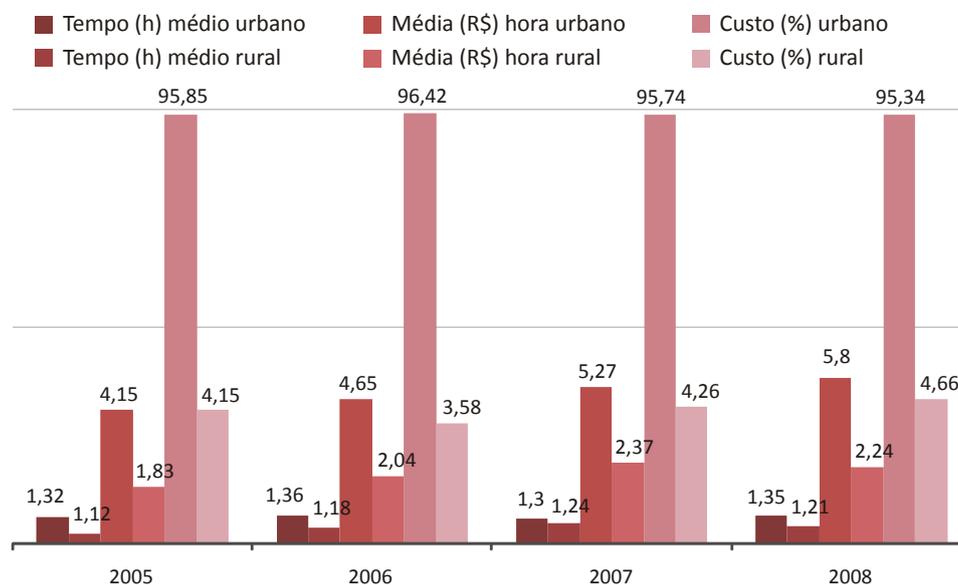
* Em escala logarítmica para melhor visualização dos dados.

Estimado o custo financeiro do trânsito, faz-se necessária uma análise detalhada da questão, a fim de melhor compreensão. A análise será feita a partir do recorte no Estado (urbano/ rural; grandes/ pequenos municípios⁵) e por meio de comparação agregada com o Brasil e a região Sudeste.

Como se observa na Figura 11, mais de 95% do custo financeiro do trânsito no período analisado é associado à área urbana do estado, tendo também se elevado a participação da área rural nos custos. Fica claro, portanto, que o problema se concentra nas regiões urbanas devido, de acordo com os dados utilizados, ao maior e crescente tempo médio gasto no percurso e ao maior valor pago por hora de trabalho (principalmente por este último, cujos valores são sempre superiores, e, em alguns casos, quase o triplo).

⁵ O tamanho do município é determinado em função do seu número de habitantes: até 100.000 habitantes - pequeno município; 100.000 ou mais - grande município.

Figura 11 - Tempo médio de deslocamento residência-trabalho-residência, valor médio pago por hora de trabalho e percentual do custo financeiro do trânsito, por região censitária



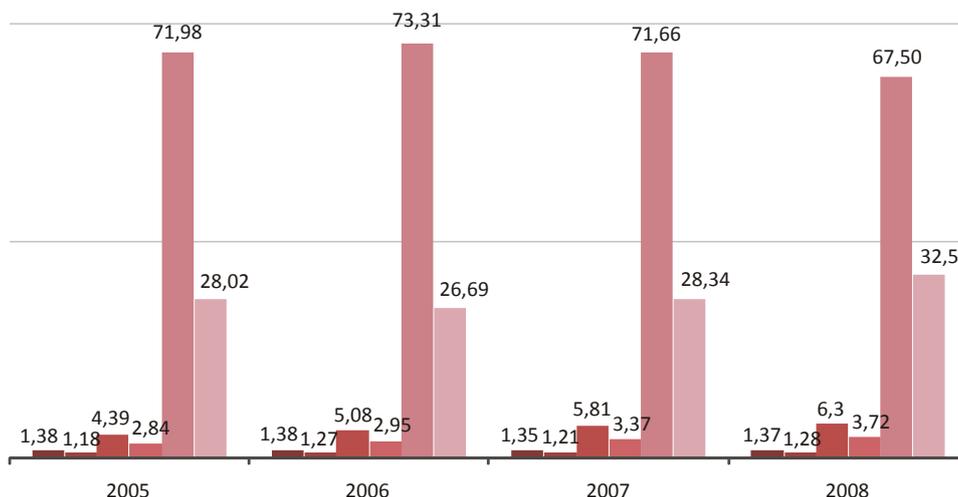
Fonte: PNAD.
Elaboração: Rede de Estudos da Economia do Setor Público e do Bem-Estar.

Em relação ao tamanho, (Figura 12) observa-se uma maior participação dos custos em relação aos grandes municípios, embora essa participação venha se reduzindo ao longo do período analisado (71,98% em 2005 e 67,50% em 2008).

A análise dos dois recortes (urbano/rural e por tamanho do município) revela também que a média do valor pago por hora de trabalho é aproximadamente o dobro em favor dos grandes municípios e na zona urbana do Estado, em relação aos pequenos municípios e a zona rural respectivamente.

Figura 12 - Tempo médio de deslocamento residência-trabalho-residência, valor médio pago por hora de trabalho e percentual do custo financeiro do trânsito, por tamanho do município

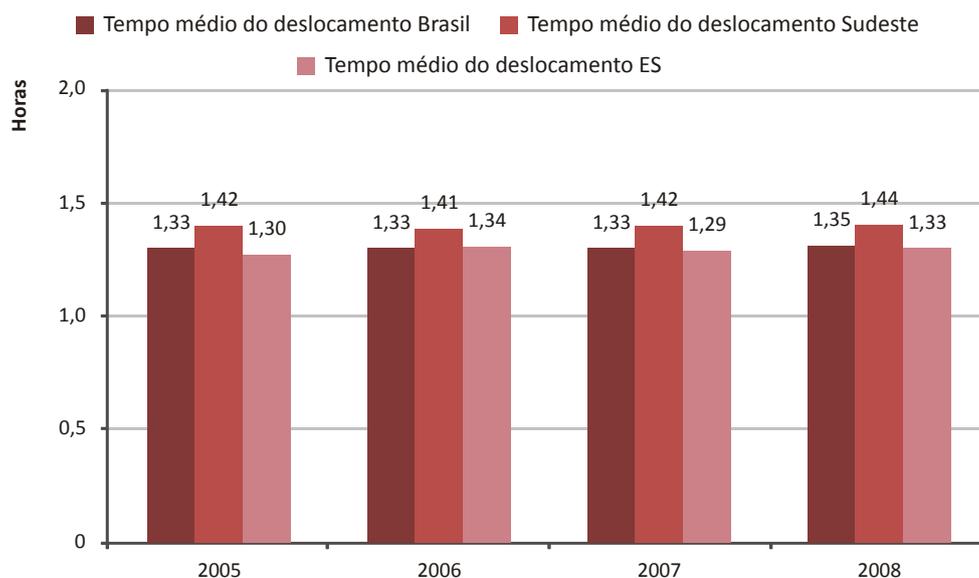
■ Tempo (h) médio grandes municípios ■ Tempo (h) médio pequenos municípios ■ Média (R\$) hora grandes municípios
 ■ Média (R\$) hora pequenos municípios ■ Custo (%) grandes municípios ■ Custo (%) pequenos municípios



Fonte: PNAD.
 Elaboração: Rede de Estudos da Economia do Setor Público e do Bem-Estar.

Em relação ao tempo médio gasto no trajeto, conforme Figura 13, houve um aumento para as três regiões analisadas. O maior tempo é verificado na região Sudeste, seguido de Brasil e Espírito Santo. Em 2007 foi registrado o menor tempo médio da série para o Espírito Santo.

Figura 13 - Tempo médio de deslocamento residência-trabalho-residência, Brasil, Sudeste e Espírito Santo



Fonte: PNAD.
 Elaboração: Rede de Estudos da Economia do Setor Público e do Bem-Estar.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O problema dos congestionamentos do trânsito não é uma particularidade do estado do Espírito Santo, pelo contrário, aflige todas as regiões do país, mais intensamente, as zonas urbanas.

No Estado, verifica-se um crescimento populacional aliado ao crescimento da frota de veículos e da taxa de motorização, o que implica em maiores necessidades de investimentos públicos na infraestrutura viária para fazer frente a um tempo médio de deslocamento residência-trabalho-residência cada vez maior (1,3 horas em 2005 e 1,33 horas em 2008), valores ligeiramente inferiores aos registrados para a região Sudeste.

Quando se avalia a situação da RMGV, percebe-se que a situação é mais delicada, pois a taxa de motorização (0,31 em 2008) é superior à observada para o restante do Estado (0,30) enquanto que a proporção da população residente é superior a 45% da população total do estado. Notadamente, a capital Vitória apresenta em 2008 uma taxa de 0,45 (a mais alta do Estado).

Outro resultado é que o tempo de ida residência-trabalho é sobre-representado na faixa de até 30 minutos, com elevação de representatividade nas faixas superiores (acima de 30 minutos) resultados que vão ao encontro dos resultados encontrados para o país e a região sudeste. No que se refere ao Estado, essa sobre-representação também é verificada na zona rural dos pequenos municípios.

Quando se avalia a zona urbana dos grandes municípios e a zona rural dos pequenos municípios fica evidente o que está ocorrendo no estado: a faixa de até 30 minutos está perdendo representatividade em detrimento das faixas de maior tempo.

O custo financeiro estimado supera a 3% do PIB capixaba, valor que representa algo em torno de 2,13 bilhões de reais em 2008. Este valor é maior que o orçamento individual de todas as secretarias do Estado. Em se tratando de região censitária, cerca de 95% desse custo é referente às áreas urbanas, onde, tanto o tempo de deslocamento no percurso residência-trabalho-residência como a média dos valores pagos por hora são maiores. No que tange ao tamanho do município, o custo também é maior para os grandes em relação aos pequenos.

Esses resultados se coadunam com a elevação do tempo médio gasto no percurso e ainda mostram a importância de se melhorar a qualidade e a quantidade dos investimentos em infraestrutura que vierem a ser desenvolvidos aqui no Estado.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

COSTANZI, Rogério N. Evolução do mercado de trabalho no Estado de São Paulo e o custo do trânsito. Informações n. 334. Jul. 2008. Disponível em: < http://www.fipe.org.br/publicacoes/downloads/bif/2008/7_bif334.pdf>. Acesso em 10 abr. 2011.

Como anda a nossa gente hoje: Pesquisa domiciliar de origem e destino da Região Metropolitana da Grande Vitória – atualização 2007, Vitória, IJSN, 2008.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios 2005 a 2008. Rio de Janeiro, 2011.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. Sistema de indicadores de percepção social. Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: <HTTP://ipea.gov.br/portal/images/stories/PDF/SIPS/110124_sips_mobilidade.pdf>. Acesso em: 12 abr. 2011.

ROCHA, Antonio Ricardo F.; *et al.* Educação e Mercado de Trabalho: Indicadores Socioeconômicos do Espírito Santo/PNAD 2009. Nota Técnica n. 13. IJSN, Vitória, 2010.

APÊNDICE

TEMPO GASTO NA IDA	ANO	BRASIL (%)	SUDESTE (%)	ESPÍRITO SANTO (%)	ESPÍRITO SANTO – Recortes (%)					
					Urbano	Rural	Grandes	Pequenos	ZUGM	ZRPM
Até 30 minutos	2005	67,6	62,5	71,3	70,0	86,0	64,7	81,7	63,7	85
	2006	68,1	62,7	68,8	67,9	78,4	62,1	79,8	61,2	78,9
	2007	67,8	62,1	71,9	71,1	78,2	65,9	80,6	65	75
	2008	66,8	61,5	71,4	71,1	74,2	65,3	79,7	64,7	73,2
Mais de 30 minutos até 1 hora	2005	23,1	25	20,1	20,9	11,0	24,1	13,8	24,7	11,4
	2006	22,9	25,2	21,4	21,7	17,6	27,0	12,2	27,5	17,7
	2007	23,3	25,5	19,4	20,0	14,5	23,5	13,5	24,1	16,4
	2008	23,0	25,0	18,5	18,2	21,5	23,2	12,0	23,4	22,2
Mais de 1 hora até 2 horas	2005	7,7	10,5	7,1	7,5	3,0	9,5	3,4	24,7	11,4
	2006	7,4	10,2	8,2	8,6	3,6	9,7	5,7	27,5	17,7
	2007	7,4	10,3	7,6	7,7	6,2	9,6	4,6	24,1	16,4
	2008	8,5	11,3	8,3	8,8	3,5	10,0	5,9	23,4	22,2
Mais de 2 horas	2005	1,6	2,1	1,5	1,6	0,0	1,7	1,1	1,7	0,0
	2006	1,6	2,0	1,6	1,7	0,5	1,2	2,3	1,3	0,7
	2007	1,6	2,1	1,2	1,2	1,0	1,0	1,4	1,1	1,6
	2008	1,8	2,3	1,9	2,0	0,9	1,5	2,5	1,5	1,3

Fonte: PNAD.

Elaboração: Rede de Estudos da Economia do Setor Público e do Bem-Estar.

TD - 35

Instituto Jones dos Santos Neves

Bibliotecária

Andreza Ferreira Tovar

Capa

Lastênio João Scopel

Editoração

João Vitor André



www.ijsn.es.gov.br

SECRETARIA DE ECONOMIA
E PLANEJAMENTO



GOVERNO DO
**ESPÍRITO
SANTO**

CRESCER É COM A GENTE
www.es.gov.br