

TEXTO PARA DISCUSSÃO N.º 296

Sistema de Informações: Transporte Coletivo Urbano de Passageiros

Lúcia Malnati Panariello

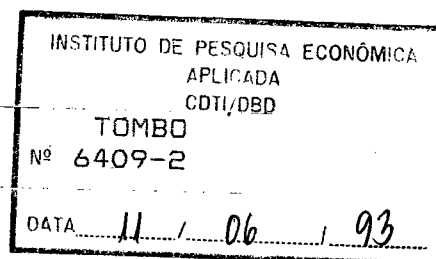
MARÇO DE 1993

VOL. I

330.908
I59
TDI 296
V. I

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

O IPEA é uma fundação pública vinculada à Secretaria de Planejamento, Orçamento e Controle da Presidência da República, cujas finalidades são: auxiliar o Ministro da Secretaria de Planejamento, Orçamento e Controle da Presidência da República na elaboração e no acompanhamento da política econômica e prover atividades de pesquisa econômica aplicada nas áreas fiscal, financeira, externa e de desenvolvimento setorial.



PRESIDENTE

Antônio Nilson Craveiro Holanda

DIRETOR EXECUTIVO

Pérsio Marco Antônio Davisson

DIRETOR DE ADMINISTRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO INSTITUCIONAL

Luiz Antonio de Souza Cordeiro

DIRETOR DE PESQUISA

Ricardo Varsano

DIRETOR DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Antônio Carlos da Ressurreição Xavier

TEXTO PARA DISCUSSÃO tem o objetivo de divulgar resultados de estudos desenvolvidos direta ou indiretamente pelo IPEA, bem como trabalhos considerados de relevância para disseminação através do Instituto, informando profissionais especializados e colhendo sugestões.

Tiragem: 200 exemplares

SERVIÇO EDITORIAL

Brasília - DF:

SBS. Q. 1, Bl. J, Ed. BNDES - 10.º andar

CEP 70.076-900

Rio de Janeiro - RJ:

Av. Presidente Antonio Carlos, 51 - 17.º andar

CEP 20.020 - Rio de Janeiro - RJ

SUMÁRIO

SINOPSE

1. INTRODUÇÃO
2. INDICADORES E DADOS BÁSICOS
3. SISTEMA DE PROCESSAMENTO

ANEXO I

ANEXO II

SISTEMA DE INFORMAÇÕES:
TRANSPORTE COLETIVO URBANO
DE PASSAGEIROS *

Lúcia Malnati Panariello *
Rodrigo Mendes Pereira *
Maurício Eduardo G. Cadaval **
Edina Shizue Miazachi ***
Francisco Solano Ulhôa Botelho ***
Guilherme Coelho Rabello ***

* Da Coordenação de Política Social do IPEA

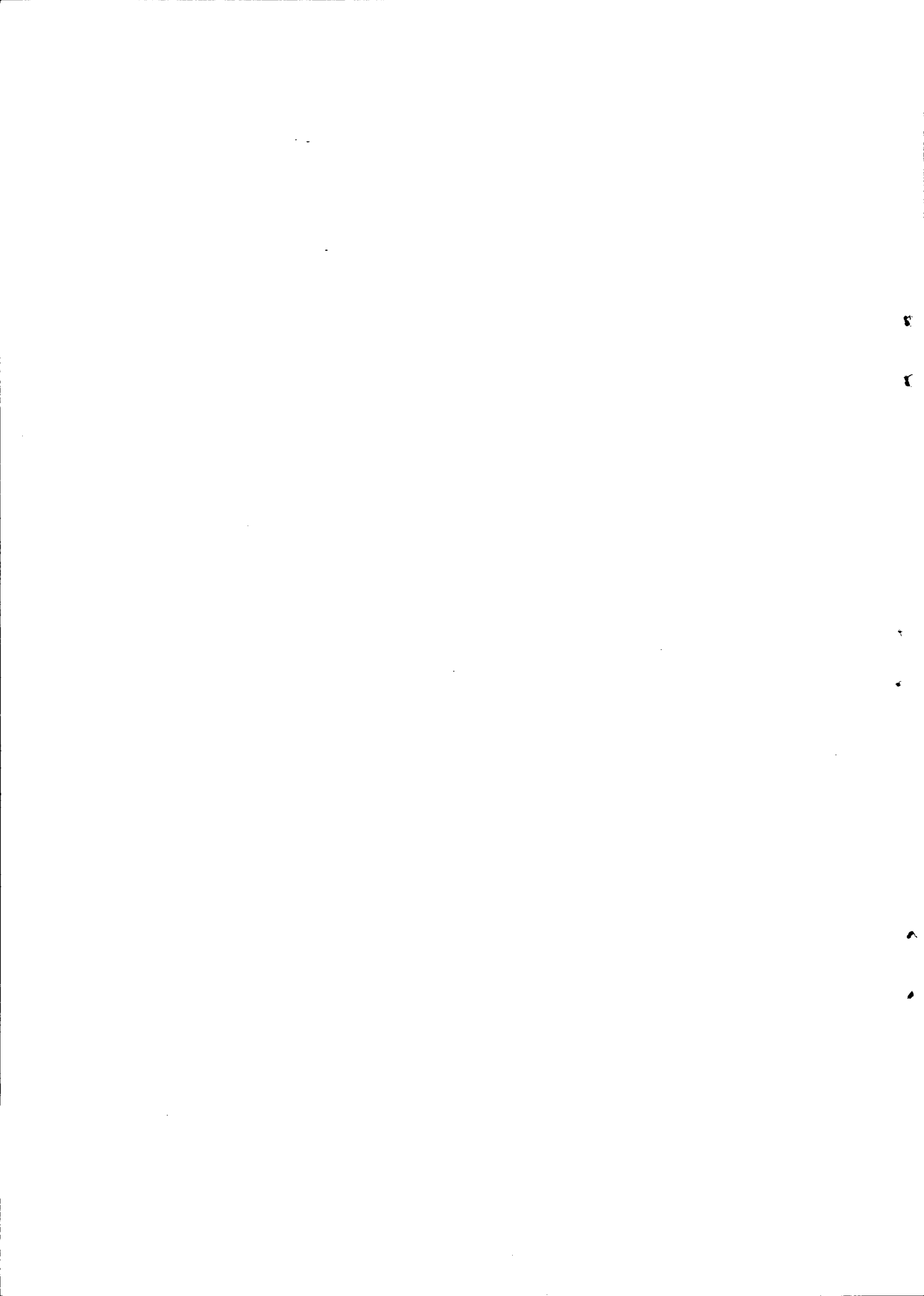
** Consultor

*** Equipe técnica que participou da implantação e planejamento do banco de dados em 1991, contratados pelo GESEP.

SINOPSE *

O IPEA, valendo-se do apoio financeiro do GESEP/PNUD, coordenou, em 1991, o planejamento e implantação do "Sistema de Informações — Transporte Público Urbano de Passageiros", que se constitui em banco de dados especialmente desenhado para permitir ao Setor Público um adequado acompanhamento das várias facetas de caráter econômico e social envolvidas na dinâmica do transporte coletivo urbano no Brasil. Para tanto, tal sistema agrega um conjunto de informações inéditas tanto a nível das várias esferas de governo, como das organizações não-governamentais de âmbito nacional. No presente relatório, são apresentadas informações atualizadas, de janeiro de 1980 até outubro de 1992, para os subsistemas de ônibus, metrô e de ferrovias urbanas das capitais brasileiras. O IPEA deverá promover a atualização periódica e a ampla divulgação dos dados disponíveis, bem como o progressivo aperfeiçoamento desse Sistema de Informações, de modo a garantir que o mesmo possa contribuir para cobrir as lacunas de indicadores funcionais para o processo de formulação, avaliação e acompanhamento das políticas públicas na área.

* *Agradecemos a colaboração da Associação Nacional dos Transportes Públicos — ANTP, da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos — NTU, das secretarias de Transportes e Planejamento municipais e estaduais, dos Órgãos de Gerência dos Transportes Públicos municipais, das Empresas operadoras de Metrô e Ferrovias Urbanas, da Mercedes-Benz do Brasil, do Departamento Nacional dos Combustíveis, e de tantas instituições e pesquisadores que apoiaram este empreendimento, em especial do Dr. Maurício Eduardo Cadaval, que participou como consultor no planejamento e implantação deste banco de dados, em 1991.*



1. INTRODUÇÃO

O Sistema de Informações do Transporte Público Urbano de Passageiros consiste numa base de dados e informações sobre tarifas, custos, subsídios, desempenho, renda da população e opinião dos usuários para os sistemas ônibus, metrô e ferrovias urbanas, abrangendo todas as capitais brasileiras. Os dados incluídos neste relatório compreendem o período de janeiro de 1980 a outubro de 1992.

1.1 Objetivos

O Sistema de Informações, objeto do presente relatório, tem dois objetivos principais:

- a) organizar e manter atualizada uma base de dados que permita a elaboração periódica de análises de conjuntura do setor de transportes coletivos urbanos;
- b) difundir dados e informações sobre o transporte coletivo urbano de passageiros entre organismos governamentais e privados, com a finalidade de aperfeiçoar os processos de planejamento, gestão e de tomada de decisão sobre os investimentos no setor.

O acompanhamento sistemático do desempenho do setor permitirá ao Governo Federal avaliar, de forma integrada e consolidada, os efeitos das ações do Estado no setor, bem como os reflexos das políticas setoriais, particularmente nas condições sócio-econômicas dos usuários destes serviços.

O planejamento do Sistema de Informações foi direcionado para os aspectos sociais, ou seja, tem o objetivo de analisar os impactos do transporte coletivo urbano nas condições de vida dos usuários. Entretanto, o sistema permite também a introdução de outros dados para análises de temas tais como condições organizacionais, operacionais, de legislação e de investimentos.

2. INDICADORES E DADOS BÁSICOS

2.1 Organização e Critérios de Seleção dos Indicadores

A base de dados foi organizada tomando como referência um conjunto de "indicadores" das condições de atendimento do transporte público urbano, agrupados em seis áreas:

- indicadores de renda;
- indicadores de tarifa;
- indicadores de custo;
- indicadores de desempenho;
- indicadores de opinião dos usuários; e
- indicadores do nível de subsídio.

Para cada área foram definidos um ou mais indicadores específicos. As informações quantitativas, brutas ou processadas, envolvidas na construção dos indicadores foram denominadas "dados básicos".

Usando estes conceitos, os elementos da base de dados estão dispostos em tabelas de indicadores e em tabelas de dados básicos. Além disso, foram

também montadas tabelas de "dados auxiliares", caracterizando-se como tais as informações quantitativas adicionais empregadas em operações de inflacionamento ou deflacionamento de valores, as utilizadas como elementos de ponderação de outras variáveis, etc.

No seu formato inicial, a base de dados compreende 34 tabelas de indicadores, 62 tabelas de dados básicos e seis de dados auxiliares, descritas nos Quadros 1, 2 e 3 (Anexo I).

Naqueles quadros, a caracterização dos indicadores e dados básicos é feita a partir dos seguintes atributos:

- tipo de dado (denominação);
- referência geográfica;
- unidade de medida;
- periodicidade de levantamento;
- fonte; e
- período de recuperação (de séries históricas).

No Anexo II, são apresentadas as tabelas com os dados.

- **CrITÉrios de Seleção dos Indicadores**

Originalmente, a base de dados está voltada para dar suporte ao desenvolvimento de análises conjunturais periódicas do setor de transporte coletivo urbano no Brasil.

Dentro desta finalidade, os indicadores foram selecionados para possibilitar um enfoque social do setor, ou seja, para abordá-lo do ponto de vista do atendimento prestado aos usuários.

Em particular, os indicadores selecionados visam captar os efeitos dos serviços de transporte coletivo sobre as condições de vida dos consumidores ou usuários, principalmente os efeitos econômicos (impactos dos gastos com transporte sobre o orçamento dos usuários).

Estes objetivos da base de dados podem ser facilmente ampliados para incorporar, por exemplo, a perspectiva da produção dos serviços de transporte ou do controle governamental a que estão sujeitos enquanto serviços públicos.

Futuras ampliações podem ser imaginadas, sobretudo no que diz respeito às seguintes áreas de abrangência de indicadores:

- características físicas e operacionais das redes de transporte;
- legislação federal, estadual e municipal relativa aos serviços de transporte;
- investimentos governamentais e incentivos fiscais e creditícios voltados para o setor; e
- aspectos organizacionais (das empresas e dos órgãos públicos ligados ao setor).

2.2 Indicadores de Renda

Esses indicadores constituem um referencial para se analisar o comportamento de variáveis tais como tarifas, custos e subsídios. No seu conjunto, eles

expressam o poder aquisitivo da população, sobretudo dos segmentos que mais se utilizam dos transportes coletivos urbanos.

Entre as informações que já são sistematicamente coletadas, selecionaram-se como indicadores de renda as seguintes variáveis:¹

- **Séries Anuais**
 - a) rendimento médio mensal das pessoas ocupadas na classe de rendimento de 0 a 3 salários mínimos (PNAD/IBGE);
 - b) rendimento médio mensal das pessoas ocupadas na classe de rendimento de 0 a 10 salários mínimos (PNAD/IBGE);
- **Séries Mensais**
 - c) rendimento médio mensal das pessoas ocupadas (PME/IBGE);
 - d) valor do salário mínimo (no último dia de cada mês).

Todos os indicadores são apresentados em valores constantes do último mês ou ano de observação. O inflator utilizado é o Índice Geral de Preços — Disponibilidade Interna, da Fundação Getúlio Vargas (IGP-DI). Para o caso da renda, o Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC), do IBGE, seria, provavelmente, o mais indicado. Entretanto, como para a maioria das outras variáveis expressas em termos monetários o IGP-DI é o inflator mais adequado, optou-se por adotá-lo em todos os casos, evitando questões teóricas que surgiriam com a adoção de diferentes inflatores num mesmo contexto analítico. Por outro lado, as variações nestes dois indicadores de preços estão fortemente correlacionadas e, para os propósitos de análise visados, são, na prática, indiferentes.

2.3 Indicadores de Tarifa

A tarifa é tomada aqui como um indicador de comprometimento da renda pessoal em gastos com transporte. Na realidade, esta variável pode ser vista apenas como um indexador do gasto com transporte coletivo pois a presença de subsídios (vale-transporte, gratuidades, descontos, etc.) não permite tomá-la como um preço efetivamente pago pelos usuários.

Teoricamente, a tarifa de ônibus é definida, em todas as capitais brasileiras, como a relação entre o custo médio do serviço (em cruzeiros por quilômetro) e o número médio de passageiros por quilômetro (IPK). Na prática os valores tarifários costumam, muitas vezes, se afastar deste modelo normativo, por determinação do executivo municipal, configurando o que se denomina a tarifa política em contraposição à "tarifa real". Os operadores se referem à "defasagem tarifária" para expressar a diferença entre ambas.

Quanto às tarifas metro-ferroviárias, não há critérios claros para a sua determinação. Se no caso dos metrô tem sido hábito fazer as tarifas variarem de acordo com as tarifas de ônibus, nas ferrovias de subúrbio (CBTU, TRENSURB e FEPASA), os critérios nem sempre são explícitos e têm variado muito entre diferentes administrações.

Para refletir as duas modalidades principais de transporte coletivo — ônibus e sistemas metro-ferroviários — tomou-se as respectivas tarifas médias mensais

¹ Para uma indicação mais precisa, ver Anexo I.

e anuais ponderadas (pelo número de passageiros transportados em cada capital) para caracterizar os quatro indicadores selecionados na área.

Também neste caso os valores são inflacionados para o mês da última observação, pelo IGP-DI, da Fundação Getúlio Vargas.

2.4 Indicadores de Custo

Os indicadores de custo permitem verificar, de um lado, o nível de eficiência alcançado na prestação dos serviços de transporte e, de outro, o comportamento dos preços dos principais insumos (variável não controlada pelas empresas operadoras).

Usualmente nas cidades brasileiras trabalha-se com o conceito de custo médio. Na apropriação destes custos são considerados os preços dos insumos (mão-de-obra, óleo diesel, pneus, etc.) e os respectivos coeficientes de consumo (quantidade consumida por quilômetro, unidade de tempo, etc.). Devido às dificuldades práticas de apuração dos coeficientes técnicos de consumo, os indicadores de custo selecionados privilegiam o enfoque dos preços unitários. A incorporação de dados confiáveis sobre os coeficientes seria um aperfeiçoamento importante da base de dados a ser contemplado no futuro.

De início, os indicadores de custo se referem apenas ao sistema de ônibus, pois em relação aos sistemas metro-ferroviários não têm sido divulgadas tais informações. Futuramente poder-se-á ampliar os indicadores de custos metro-ferroviários à medida que se aperfeiçoarem e se explicitarem os respectivos sistemas de contabilização.

Em relação a custos foram selecionados quatro indicadores básicos:

- a) custo médio mensal ponderado (pelo número de passageiros transportados nas capitais), por quilômetro, de operações dos serviços de ônibus;
- b) valor do salário médio mensal dos motoristas de ônibus;
- c) preço a varejo do óleo *diesel*; e
- d) preço do chassi típico utilizado na frota brasileira de ônibus urbanos.

Os indicadores (b) e (c) dizem respeito aos dois maiores componentes do custo operacional dos ônibus urbanos — mão-de-obra e combustível — que, no seu conjunto, chegam, em média, a quase 70% do custo total.

O preço do chassi típico é um indicador dos custos de depreciação e remuneração do capital, ambos fortemente apoiados no valor do veículo, do qual o preço do chassi pode ser tomado como uma *proxí*, pois é o seu componente de maior valor.

Para a determinação do chassi típico, utilizaram-se as conclusões do estudo de Vasconcelos Silva.² Com base em dados de vendas de chassis pelas montadoras, o autor mostra a prevalência dos seguintes tipos de chassi Mercedes Benz no período 1980-1989 (ver a seguir) e, a partir de 1990, a fonte pesquisada foi a Mercedes Benz.

² Vasconcelos Silva, Paul Hindenburg N. - *Uma Análise da Evolução do Preço do Chassi do Ônibus Urbano, dissertação de metrado apresentada no Deptº de Engenharia Civil da Universidade Federal da Paraíba, Campina Grande, 1990 (item 5.2 - Escolha do Chassi Padrão).*

Período	Tipo
Até 1983	LPO — 1113
1983 — 1986	OF — 1313
1987	OF — 1314
1988 — 1990	OF — 1315
1991 — 1992	OF — 1318

2.5 Indicadores de Desempenho

A intenção inicial do projeto era incluir na base de dados unicamente indicadores de qualidade dos serviços de transporte coletivo, o que interessa mais de perto a um sistema de informação na abordagem dos usuários. Contudo, as informações usualmente levantadas não se articulam com este ponto de vista e somente a médio prazo se poderia implantar estatísticas mais adequadas, capazes de medir a lotação dos veículos, nível de conforto, pontualidade, frequência, segurança, etc.

Com relação ao desempenho, os dados disponíveis nos órgãos de gerência e empresas operadoras se situam mais na perspectiva das organizações, buscando captar sua eficácia ou eficiência. Em alguns casos, estes indicadores revelam aspectos ligados à qualidade dos serviços como, por exemplo, a relação "número médio de passageiros-ano por veículo" ou "número de passageiros por quilômetro percorrido".

No total foram definidos 14 indicadores de desempenho, assim classificados:

Ônibus (indicadores de eficácia)

- passageiros-ano/habitante;
- quilômetros-ano/habitante;
- número de ônibus/mil habitantes; e
- idade média da frota de ônibus;

Ônibus (indicadores de eficiência)

- passageiros-ano/ônibus;
- passageiros-ano/quilômetro percorrido; e
- quilometragem-ano/ônibus;

Metro-Ferrovíários (indicadores de eficácia)

- passageiros-ano/habitante; e
- quilometragem-ano/habitante;

Metro-Ferrovíários (indicadores de eficiência)

- passageiros-ano/carro;
- passageiros-ano/empregado;
- passageiros-ano/quilômetro percorrido;
- passageiros-ano/quilômetro de extensão; e
- quilometragem-ano/carro.

Futuramente poderão ser incorporados à base de dados indicadores de desempenho dos sistemas hidroviários urbanos existentes no Rio de Janeiro, Baixada Santista, Vitória, Salvador e outras cidades.

Outro aperfeiçoamento significativo seria a discriminação entre as empresas públicas e privadas para fins de elaboração dos indicadores de desempenho. Têm sido observadas diferenças sensíveis entre estes dois segmentos, decorrentes de práticas gerenciais diversificadas.

Normalmente os indicadores de desempenho não apresentam variações mensais significativas. Por isto, optou-se pelo seu levantamento anual, através de questionários específicos encaminhados aos órgãos de gerência das capitais e às empresas operadoras metro-ferroviárias.

2.6 Indicadores de Opinião dos Usuários

As pesquisas de opinião, para um conjunto tão amplo como o das capitais brasileiras, têm custos elevados e especificidades técnicas que não recomendam a sua realização, de forma sistemática, por um órgão como o IPEA. Por este motivo, a seleção dos indicadores de opinião dos usuários do transporte coletivo ficou na dependência, sobretudo, da disponibilidade de informações em fontes secundárias.

A análise das fontes de dados potenciais mostrou a existência de duas pesquisas de opinião sobre o transporte coletivo urbano que vêm sendo repetidas sistematicamente nos últimos anos:

- a) em São Paulo, a pesquisa realizada pela Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP), através do Gallup, sobre "Imagem dos Serviços de Transporte Coletivo na Grande São Paulo" foi repetida, a cada semestre, de 1985 a 1992; e
- b) no Rio de Janeiro, a pesquisa realizada pela Fetranspor, através do Ibope, sobre o "Vale Transporte" foi repetida, anualmente, desde 1989 até 1991.

Além destas duas fontes de dados, destaca-se, pela sua maior abrangência, a pesquisa de opinião sobre transportes públicos aplicada uma única vez, através do Ibope, em agosto de 1988, em doze capitais brasileiras de maior porte.

Estas três pesquisas constituíram os pontos de apoio para a construção dos indicadores de opinião dos usuários. Futuramente o sistema poderá ser enriquecido mediante a incorporação de novas fontes e até mesmo pela realização de levantamentos específicos mais ajustados às suas finalidades de análise.

Em relação à opinião dos usuários do transporte coletivo, foram selecionados os seguintes indicadores:

- Imagem dos serviços de ônibus pelos usuários (RMSP e RMRJ);
- Imagem dos serviços de transporte coletivo pelos usuários, segundo o modo de transporte (RMSP);
- Imagem dos serviços de ônibus pelos usuários (12 capitais); e
- Imagem das tarifas dos serviços de ônibus pelos usuários (RMSP e RMRJ).

As comparações entre indicadores similares apurados para diferentes localidades devem ser feitas com todo cuidado, devido às importantes

diferenças amostrais existentes em alguns casos. Por exemplo, embora nas regiões metropolitanas de São Paulo e do Rio de Janeiro tenham sido levantadas as imagens sobre os serviços de ônibus por métodos semelhantes, as amostras tomadas nas duas regiões difere muito na sua composição; na amostra da região metropolitana do Rio de Janeiro predominam os estratos de baixa renda da população, o mesmo não ocorrendo em São Paulo.

O mesmo cuidado se deve ter quanto às comparações temporais. Embora as pesquisas tenham visado universos semelhantes nos diferentes anos em que foram realizadas, não há notícia de análises que permitam comprovar, estatisticamente, esta similaridade.

2.7 Indicadores de Subsídios

Conforme se ressaltou no item 2.3, a tarifa é um indicador de alcance limitado para se avaliar o comprometimento da renda dos usuários com o pagamento dos serviços de transporte coletivo. Isto se deve à presença dos subsídios, sobretudo o vale-transporte, as gratuidades e os descontos.

Infelizmente, poucas são as cidades brasileiras que fazem o registro sistemático dos subsídios concedidos segundo as suas respectivas fontes e destinações. Não há sequer pesquisas pontuais de maior abrangência sobre este assunto. Trata-se, portanto, de uma área de informação a ser desenvolvida e o que se propôs é apenas uma primeira tentativa de explorar este campo de dados.

Em princípio, há três tipos básicos de subsídios:

- a) as transferências governamentais para o setor, sejam elas sob a forma de verbas para investimentos (inclusive na infra-estrutura) ou para cobertura de déficits operacionais; normalmente, os recursos que dão suporte a tais subsídios têm origem nos fundos gerais de impostos da União, dos estados e municípios;
- b) os subsídios diretos aos usuários, provenientes de várias fontes, que resultam em abatimentos nos valores devidos pelo uso dos serviços de transporte; entre eles destacam-se:
 - as gratuidades legais;
 - os descontos (estudantes, integração, etc.); e
 - o vale-transporte;
- c) os subsídios cruzados; neste caso, os custos dos serviços não são imputados aos usuários proporcionalmente à quantidade ou tipo de serviço consumido; alguns grupos de usuários pagam por outros em função de algum princípio ou política redistributiva. O caso mais saliente é o da tarifa única: os usuários que fazem menores percursos pagam proporcionalmente mais, por quilômetro, do que os usuários que fazem percursos mais longos.

Na tentativa de captar esses três tipos de subsídios, ainda que precariamente devido à já mencionada falta de estatísticas, foram definidos os seguintes indicadores:

- gratuidades concedidas nos serviços de ônibus segundo grupos de beneficiários;
- diferença percentual entre a receita virtual (ou potencial) e real do transporte de estudantes pelos serviços de ônibus;

-
- percentagem de participação dos usuários que utilizam vale-transporte no total de passageiros transportados pelos serviços de ônibus;
 - tipos de tributos isentados às empresas operadoras nas capitais; e
 - estruturas tarifárias adotadas nas capitais brasileiras.

As informações foram obtidas mediante questionários específicos enviados, anualmente, aos órgãos de gerência dos serviços de ônibus das capitais e, com adaptações, às empresas metro-ferroviárias. Para 1990, usaram-se as informações coletadas através da Pesquisa sobre Política Tarifária da ANTP — Associação Nacional de Transportes Públicos e, para 1991, pesquisa complementar realizada pelo IPEA.

É importante notar que os subsídios governamentais aos transportes coletivos destinados a investimentos na infra-estrutura ou cobertura de déficits operacionais, que se sabe serem muito expressivos nos sistemas metro-ferroviários e para aplicação na infra-estrutura de terminais e vias públicas utilizados pelos ônibus, quase nunca são contabilizados de forma a permitir sua precisa avaliação. A pesquisa da ANTP revela apenas que são muito reduzidas as transferências governamentais para cobertura de déficits operacionais dos sistemas de ônibus e que elas normalmente se restringem às empresas públicas. Esta é uma área que está a exigir grandes aperfeiçoamentos na coleta e organização de dados, e espera-se que o Sistema de Informações possa contribuir para isso.

3. SISTEMA DE PROCESSAMENTO

O princípio que norteia o sistema de processamento de dados proposto é o da simplicidade, tanto no que diz respeito à configuração da máquina, quanto no que tange aos *softwares* necessários para a sua utilização. Isto visa permitir sua fácil disseminação entre diversos órgãos de planejamento e estudos de transportes coletivos.

Para o processamento dos dados, que exigem um tratamento padronizado, adotou-se a planilha de cálculo do LOTUS 1-2-3. A vantagem desta escolha é que, ao mesmo tempo em que se produzem os relatórios usuais automaticamente, permite aos usuários outras análises mais convenientes às suas necessidades do momento. Uma pequena desvantagem é a suposição de que o usuário esteja familiarizado com o manuseio de planilhas eletrônicas.

3.1 Geração de Indicadores

O Sistema de Informações é composto dos seguintes grupos de dados: Indicadores, Dados Básicos e Dados Auxiliares.

Os "dados básicos" são apresentados em tabelas identificadas pelas letras Rb, Tb, Cb, Db, Sb e Pb, onde a primeira letra representa que o dado é sobre Renda, Tarifa, Custo, Desempenho, Subsídio e Opinião do Usuário, respectivamente, e a segunda letra "b" significa que é um dado básico. Esses dados trabalhados dão origem aos "indicadores": R (Renda), T (Tarifa), C (Custo), D (Desempenho), S (Subsídio) e P (Opinião do Usuário). Os "dados auxiliares", índices que servem para cálculos de ponderação e inflacionamento dos dados básicos, são apresentados pela letra "A".

3.1.1 Descrição dos Arquivos

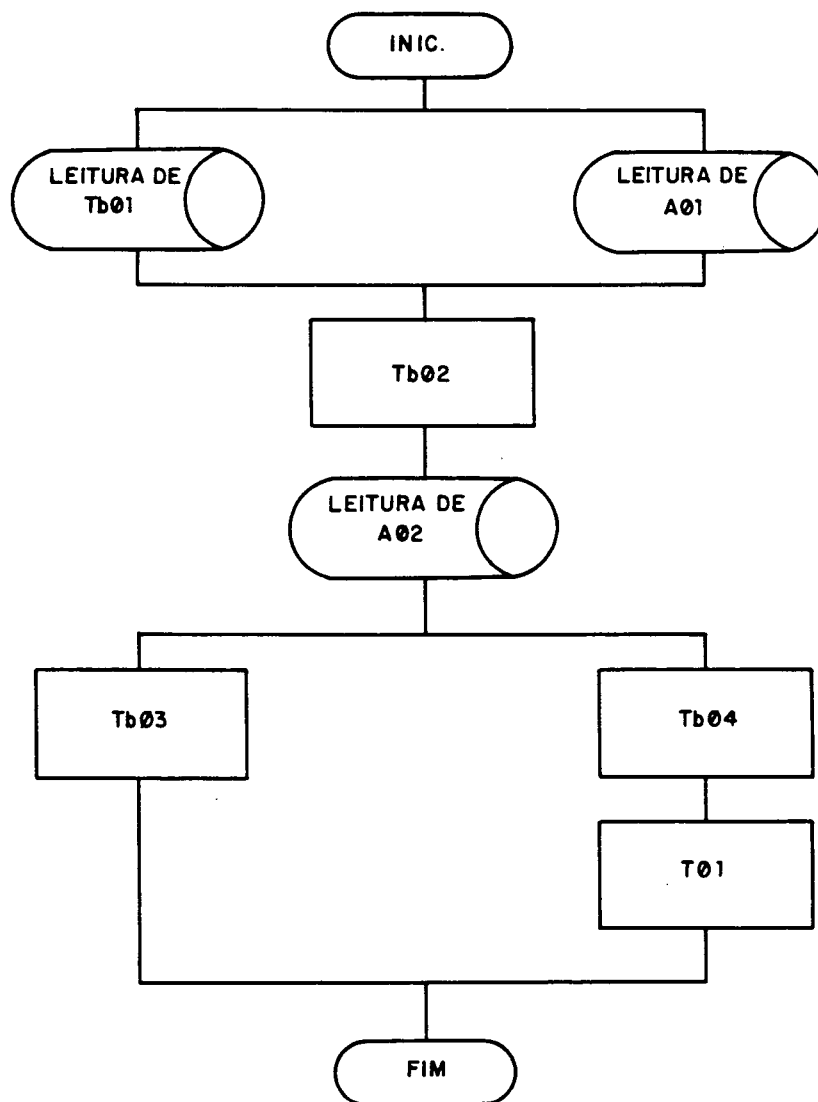
Os arquivos de dados estão em disquetes de 5 1/4" e, sempre que possível, tem o mesmo nome das tabelas por eles geradas segundo os quadros 01, 02 e 03, constantes do Anexo I. Assim, por exemplo, os

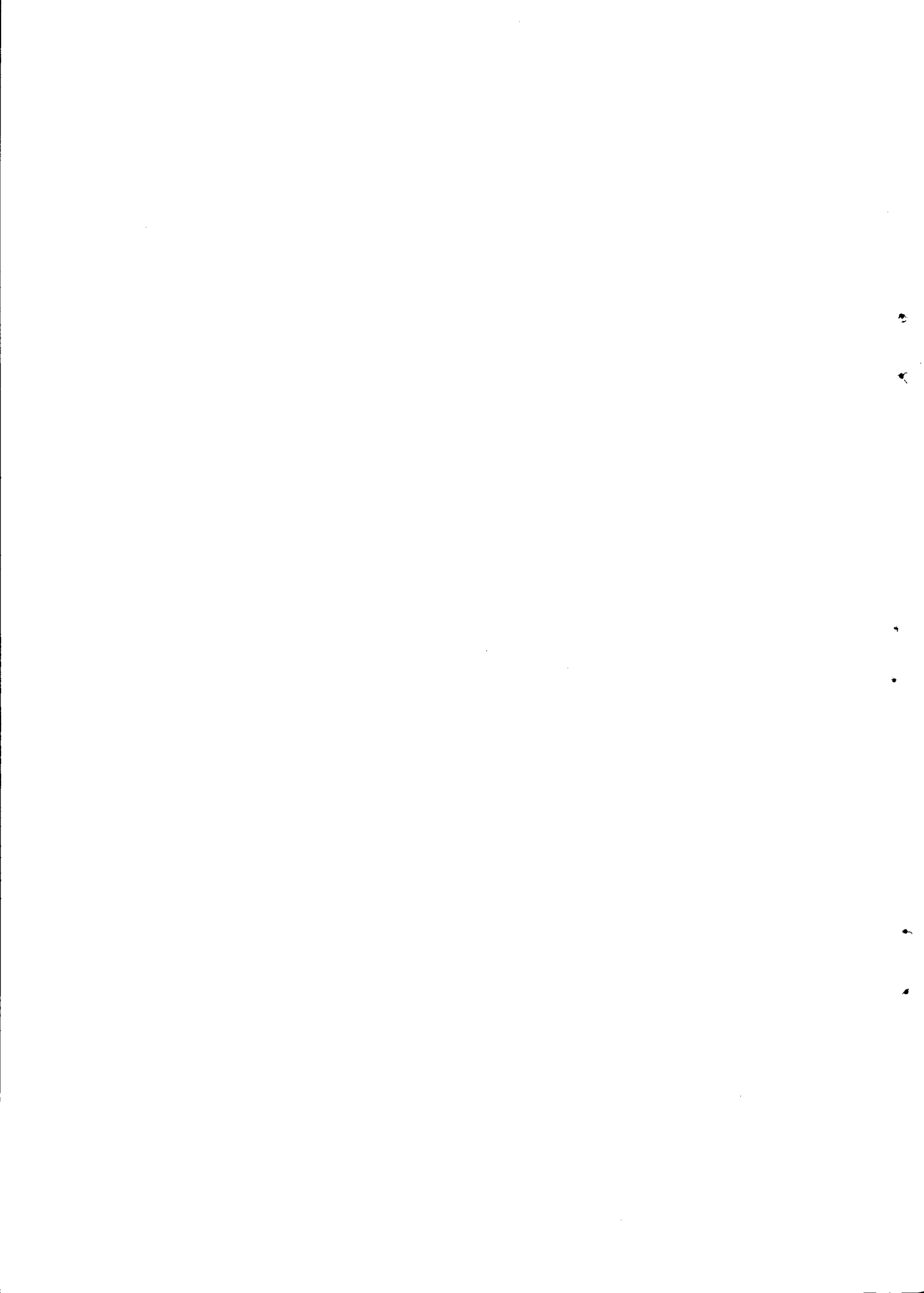
dados de "Tarifa predominante média mensal ponderada dos ônibus urbanos", em cruzeiros constantes, que é um indicador de tarifa, estão no arquivo T01, enquanto estes mesmos dados, ainda não ponderados, estão no arquivo Tb03, que vem a ser um dado básico.

A atualização desta base de dados é feita pensando as novas observações dos dados básicos aos arquivos existentes da maneira costumeira em LOTUS 1-2-3. Além disto, à medida que novos valores do inflator (IGP-DI) vão sendo publicados, devem ser inseridos no sistema de modo que as tabelas expressas em cruzeiros constantes sejam recalculadas na nova base. O fluxograma abaixo mostra os cálculos de um indicador (de tarifa), exemplificando os demais.

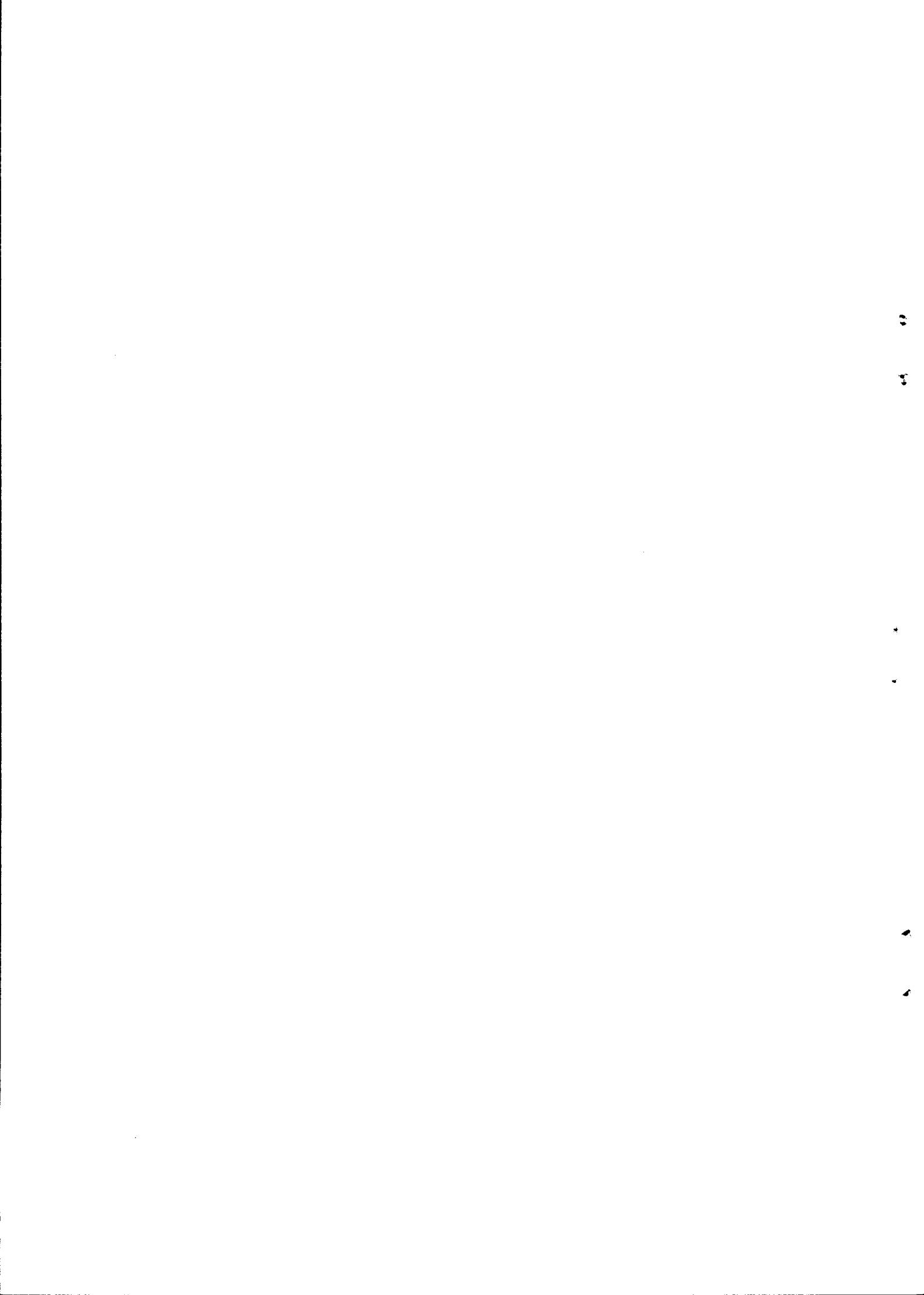
INDICADOR DE TARIFA

TARIFA MÉDIA MENSAL PONDERADA DOS ÔNIBUS URBANOS





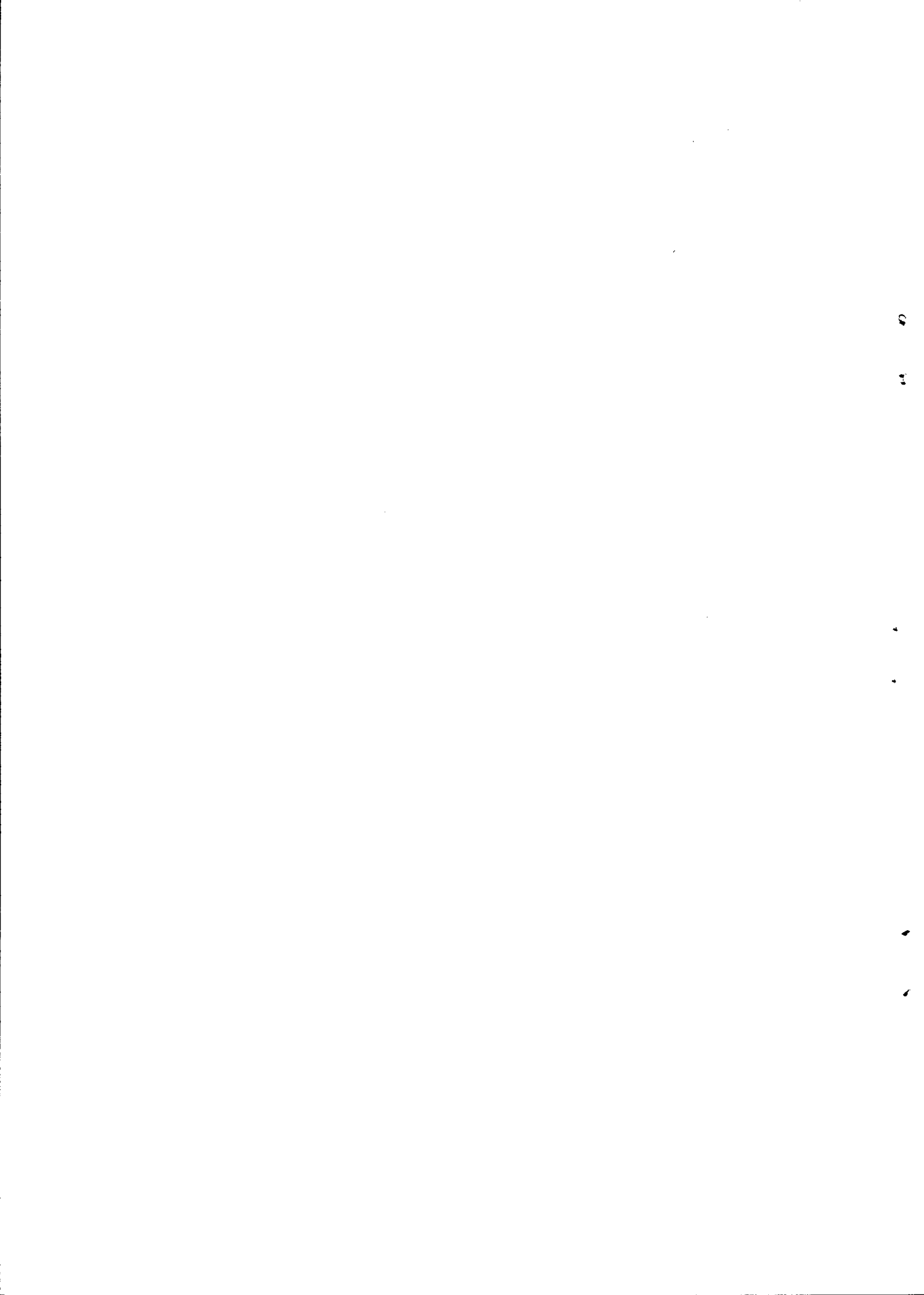
ANEXO I



QUADRO 01-INDICADORES

INDICADOR/ DADO BASICO	Tabela	Referencia Geografica	Unidade de Medida (1)	Periodo de Levantamento	Fonte	Periodo de Recuperacao	Observacoes
Rendimento medio mensal ponderado das pessoa ocupadas com 10 anos ou mais na classe de rendimento de 0-3 SM.	R01	RMs	Cr\$ Constante	Anual	PNAD - IBGE	1981, 1983-90	Peso: n° pessoas ocupadas na classe de rend. correspondente nas RMs. Inflator: IGP/DI - FGV
Rendimento medio mensal ponderado das pessoa ocupadas com 10 anos ou mais na classe de rendimento de 0-10 SM.	R02	RMs	Cr\$ Constante	Anual	PNAD - IBGE	1981, 1983-90	Peso: n° pessoas ocupadas na classe de rend. correspondente nas RMs. Inflator: IGP/DI - FGV
Rendimento medio mensal ponderado das pessoa ocupadas com 15 anos ou mais.	R03	Jun/82-Mai/86: RM S.Paulo, Rio, B.Horizonte, P.Alegre Apos Mai/86: idem e mais: RMs Recife e Salvador	Cr\$ Constante	Mensal	PME - IBGE	Jun/82 - Dez/91	Peso: n° pessoas ocupadas nas RMs. Inflator: IGP/DI - FGV
Salario Minimo (vigente no ultimo dia do mes).	R04	Brasil	Cr\$ Constante	Mensal	DIEESE	Jan/80 - Out/92	Inflator: IGP/DI - FGV
Tarifa Predominante media mensal ponderada dos Onibus Urbanos (vigente no ultimo dia do mês).	T01	Capitais	Cr\$ Constante	Mensal	EBTU, NTUJ, ANTP	Jan/80 - Out/92	Peso: n° passag. transp. por onibus urbanos nas capitais em Maio/88 Inflator: IGP/DI - FGV
Tarifa unitaria media mensal ponderada dos Sistemas Metroferroviarios (vigente no ultimo dia do mes).	T02	Capitais	Cr\$ Constante	Mensal	CBTU, FEPASA, ETRO/SP,METRO/R TRENURB	Jan/80 - Out/92	Peso: n° de passag. transp. por Sist. Metro-Ferroviarios nas capitais em 1990 Inflator: IGP/DI - FGV
Custo medio mensal ponderado de operacao dos onibus urbanos.	C01	Capitais	Cr\$ Constante por Km	Mensal	ANTP	Set/90 - Mar/92	Peso: n° passag. transp. por onibus urbanos nas capitais em Maio/88 Inflator: IGP/DI - FGV
Salario medio mensal dos motoristas de onibus urbanos (vigente no ultimo dia do mes).	C02	Capitais	Cr\$ Constante	Mensal	EBTU, NTU, ANTP	Jan/87 - Out/92	Media aritmetica simples. Inflator: IGP/DI - FGV
Preco a varejo do oleo diesel (vigente no ultimo dia do mes).	C03	Brasil	Cr\$ Constante	Mensal	CNP, DNC	Jan/80 - Out/92	Media aritmetica simples. Inflator: IGP/DI - FGV
Preço do chassi-típico utilizado na frota brasileira de onibus urbanos (vigente no ultimo dia do mes).	C04	Brasil	Cr\$ Constante	Mensal	MERCEDES-BENS	Jan/81 - Out/92	Ver no relatorio a definicao do chassi-típico em cada ano da serie. Inflator: IGP/DI - FGV
Numeros de passageiros transportados em onibus urbanos, por habitante.	D01	Capitais	Passageiros / habitante	Anual	EBTU, ANTP, IBGE, IPEA	1987 - 1991	Estimativas de Populacao: IPEA/CPS

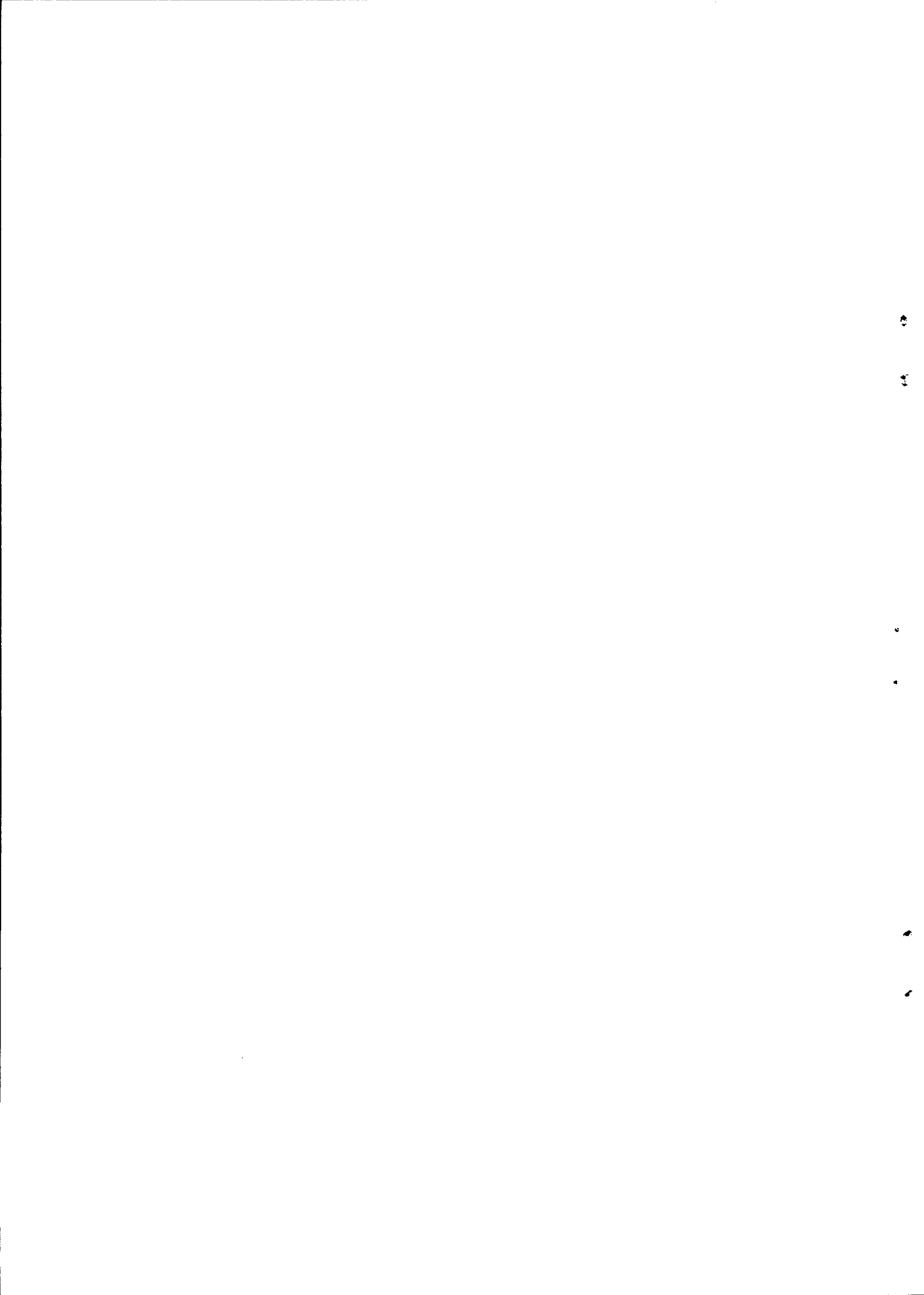
(continua)



QUADRO 01-INDICADORES (Continuacao)

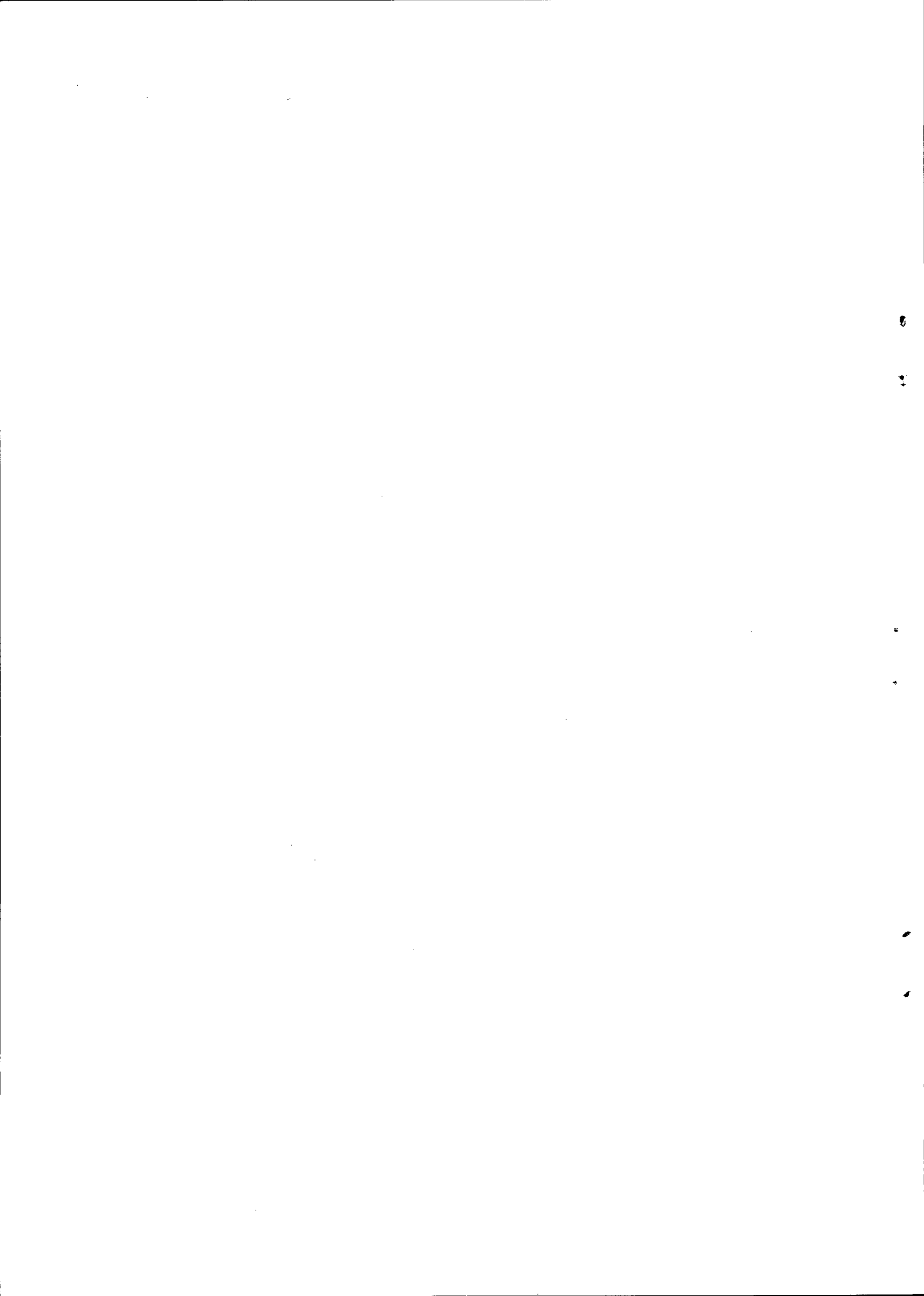
INDICADOR/ DADO BASICO	Tabela	Referencia Geografica	Unidade de Medida (1)	Período de Levantamento	Fonte	Período de Recuperacao	Observacoes
Quilometragem percorrida pelos onibus urbanos, por habitante.	D02	Capitais	Quilometros / habitante	Anual	EBTU, ANTP, IBGE, IPEA	1987 - 1991	Estimativas de Populacao: IPEA/CPS
Numeros de onibus urbanos em operacoes por 1000 habitantes.	D03	Capitais	nibus Urbanos 1000 habitantes	Anual	EBTU, ANTP, IBGE, IPEA	1987 - 1991	Estimativas de Populacao: IPEA/CPS
Numeros de passageiros transportados, por onibus urbanos.	D04	Capitais	Passageiros / Ônibus urbano	Anual	EBTU, ANTP, IPEA	1987 - 1991	
Quilometragem percorrida pelos onibus urbanos por onibus urbano em operacao.	D05	Capitais	Quilometros / onibus urbano	Anual	EBTU, ANTP, IPEA	1987 - 1991	
Passageiros transportados por onibus urbanos por quilometro percorrido (IPK).	D06	Capitais	assageiros/K	Anual	EBTU, ANTP, IPEA	1987 - 1991	
Idade media da frota de onibus urbanos.	D07	Capitais	Anos	Anual	EBTU, ANTP, IPEA	1989	
Numero de passageiros transportados em metro e ferrovias por habitante.	D08	Capitais	Passageiros / habitante	Anual	CBTU, FEPASA, ETRO/SP, METRO/R TRENURB, IBGE	1980 - 1991	Estimativas de Populacao: IPEA/CPS
Quilometragem percorrida por metros e ferrovias por habitante.	D09	Capitais	Quilometros / habitante	Anual	Idem	1980 - 1991	Estimativas de Populacao: IPEA/CPS
Numeros de passageiros transportados por metros e ferrovias por carro metroferroviario.	D10	Capitais	Passageiros / carro metroferroviario	Anual	CBTU, FEPASA, ETRO/SP, METRO/R TRENURB	1980 - 1991	
Numeros de passageiros transportados por metros e ferrovias, por empregado nas empresas metroferroviarias.	D11	Capitais	Passageiros / empregado	Anual	Idem	1980 - 1991	Numero de empregados em dezembro de cada ano
Numeros de passageiros transportados em metros e ferrovias por quilometro percorrido nos Sistemas Metroferroviarios.	D12	Capitais	Passageiros / quilometro	Anual	Idem	1980 - 1991	
Numeros de passageiros transportados em metros e ferrovias por quilometro de extensao das linhas Metroferroviarias.	D13	Capitais	Passageiros / extensao das linhas (Km)	Anual	Idem	1980 - 1991	
Quilometragem percorrida nos Sistemas Metroferroviarios, por numeros de carros em operacao	D14	Capitais	Quilometros / carro metroferroviario	Anual	Idem	1980 - 1991	

(continua)



QUADRO 01-INDICADORES (Continuacao)

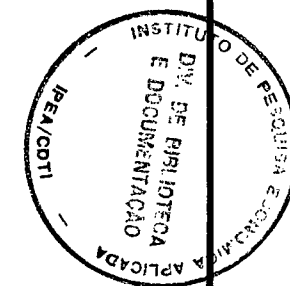
INDICADOR/ DADO BASICO	Tabela	Referencia Geografica	Unidade de Medida (1)	Periodo de Levantamento	Fonte	Periodo de Recuperacao	Observacoes
Gratuidades concedidas por grupos beneficiados e por capital brasileira	S01	Capitais		Anual	ANTP	1991	
Diferença Percentual entre Receita Virtual (ou Potencial) e Real do transporte de estudantes pelo serviço de ônibus nas capitais brasileiras	S02	Capitais	%	Anual	ANTP	1990/91	
Porcentagem de participação dos usuários que utilizam vale transporte no total de passageiros transportados pelos serviços de ônibus nas capitais brasileiras	S03	Capitais	%	Anual	ANTP/YPEA	1991/92	
Capitais onde há isenção tributária para os transportes coletivos, segundo tipo de tributo e competência tributária	S04	Capitais		Anual	ANTP	1991	
Distribuição das capitais segundo tipo de estrutura tarifária que adotam	S05	Capitais		Anual	ANTP	1991	
Imagem dos serviços de Ônibus Urbanos pelos usuários	P01	RMSP e RMRJ	%	RMSP - Seme RMRJ - Anual	RMSP - ANTP/GAL RMRJ - IBOPE / FETRANSPOR	1986 - 1991	Saldos percentuais entre respostas positivas e negativas
Imagem dos serviços de transporte coletivo pelos usuários, segundo modo de transporte e empresa	P02	RMSP	%	Semestral	ANTP/GALLUP	1986 - 1991	Saldos percentuais entre respostas positivas e negativas
Imagem dos serviços de Ônibus Urbanos pelos usuários	P03	Capitais Selecionadas	%		ANTP/IBOPE	Jun/1988	Saldos percentuais entre respostas positivas e negativas
Imagem das Tarifas dos serviços de ônibus urbanos, pelos usuários	P04	RMSP e RMRJ	%	RMSP - Seme RMRJ - Anual	RMSP - ANTP/GAL RMRJ - IBOPE / FETRANSPOR	Jun/89 - Mai/91	Saldos percentuais entre respostas positivas e negativas
Utilização do vale-transporte pelos usuários (%)	P05	RMSP	%	Semestral	ANTP/GALLUP	Jun/91 - Nov/91	

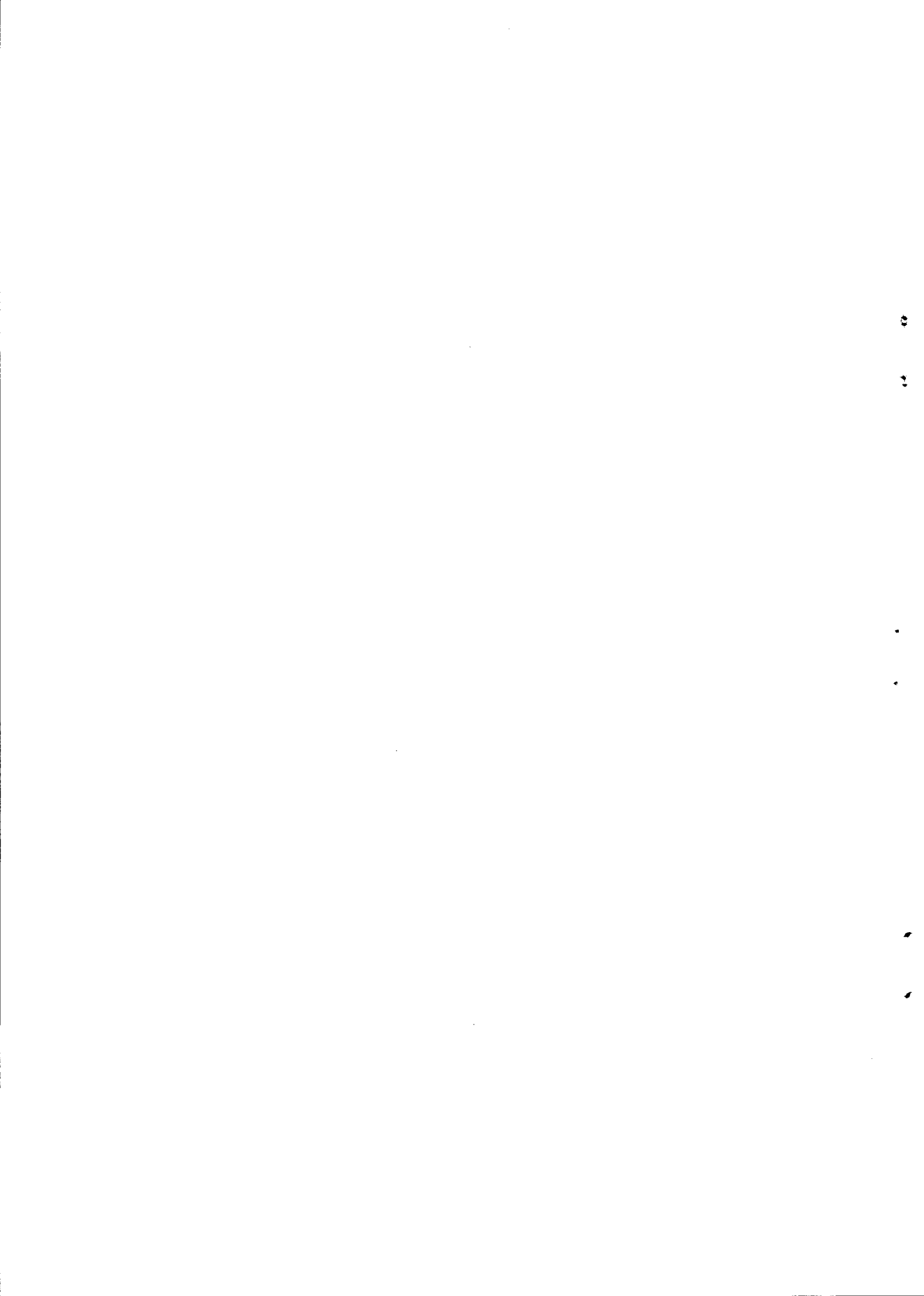


QUADRO 02--DADOS BASICOS

INDICADOR/ DADO BASICO	TABELA	REFERENCIA GEOGRAFICA	UNIDADE DE MEDIDA	PERIODO DE EVANTAMENTO	FONTE	PERIODO DE RECUPERACAO	OBSERVACOES
Rendimento medio mensal das pessoas ocupadas de 10 anos ou mais, por classes de rendimento (0-3 SM e 0-10 SM) e regio metropolitana.	Rb01	RMs	Cr\$ Correntes	Anual	PNAD - IBGE	1981, 1983-1991	
Rendimento médio mensal das pessoas ocupadas de 10 anos ou mais, por classes de rendimento (0-3 SM e 0-10 SM) e regio metropolitana.	Rb02	RMs	Cr\$ Constantes	Anual	PNAD - IBGE	1981, 1983-1991	Inflator: IGP/DI - FGV
Numero de pessoas ocupadas de 10 anos ou mais por classes de rendimento mensal (0-3 SM e 0-10 SM) e regio metropolitana.	Rb03	RMs	Individuos	Anual	PNAD - IBGE	1981, 1983-1991	
Rendimento medio mensal das pessoas ocupadas de 15 anos ou mais, por regio metropolitana.	Rb04	De Jun/82-Mai/86: RMs Sao Paulo, RJ, Belo Horizonte e Porto Alegre Apos Mai/86: RMs acima e mais RMs de Salvador e Recife	Cr\$ Correntes	Mensal	PME - IBGE	Jun/82 - Dez/91	
Rendimento medio mensal das pessoas ocupadas de 15 anos ou mais, por regio metropolitana.	Rb05	Idem Rb04	Cr\$ Constantes	Mensal	PME - IBGE	Jun/82 - Dez/91	Inflator: IGP/DI - FGV
Numero de pessoas ocupadas de 15 anos ou mais, por regio metropolitana.	Rb06	Idem Rb04	Individuos	Mensal	PME - IBGE	Jun/82 - Dez/91	
Rendimento medio mensal ponderado das pessoas ocupadas com 15 anos ou mais, por mês.	Rb07	Idem Rb04	Cr\$ Constantes	Mensal	PME - IBGE	Jun/82 - Dez/91	Peso: Numero de pessoas ocupadas nas RMs Inflator: IGP/DI - FGV
Salario Minimo (vigente no ultimo dia do mes), por mes.	Rb08	Brasil	Cr\$ Correntes	Mensal	DIEESE	Jan/80 - Out/92	
Salario Minimo (vigente no ultimo dia do mes), por mes.	Rb09	Brasil	Cr\$ Constantes	Mensal	DIEESE	Jan/80 - Out/92	Inflator: IGP/DI - FGV
Tarifas mensais predominantes de onibus urbanos por capitais brasileiras.	Tb01	Capitais	Cr\$ Correntes	Mensal	EBTU, NTU, ANTP	Jan/80 - Out/92	
Tarifas mensais predominantes de onibus urbanos por capitais brasileiras.	Tb02	Capitais	Cr\$ Constantes	Mensal	EBTU, NTU, ANTP	Jan/80 - Out/92	Inflator: IGP/DI - FGV
Tarifa media anual predominante de onibus urbanos, por capitais brasileiras.	Tb03	Capitais	Cr\$ Constantes	Anual	EBTU, NTU, ANTP	1980-1991	Inflator: IGP/DI - FGV

(Continua)

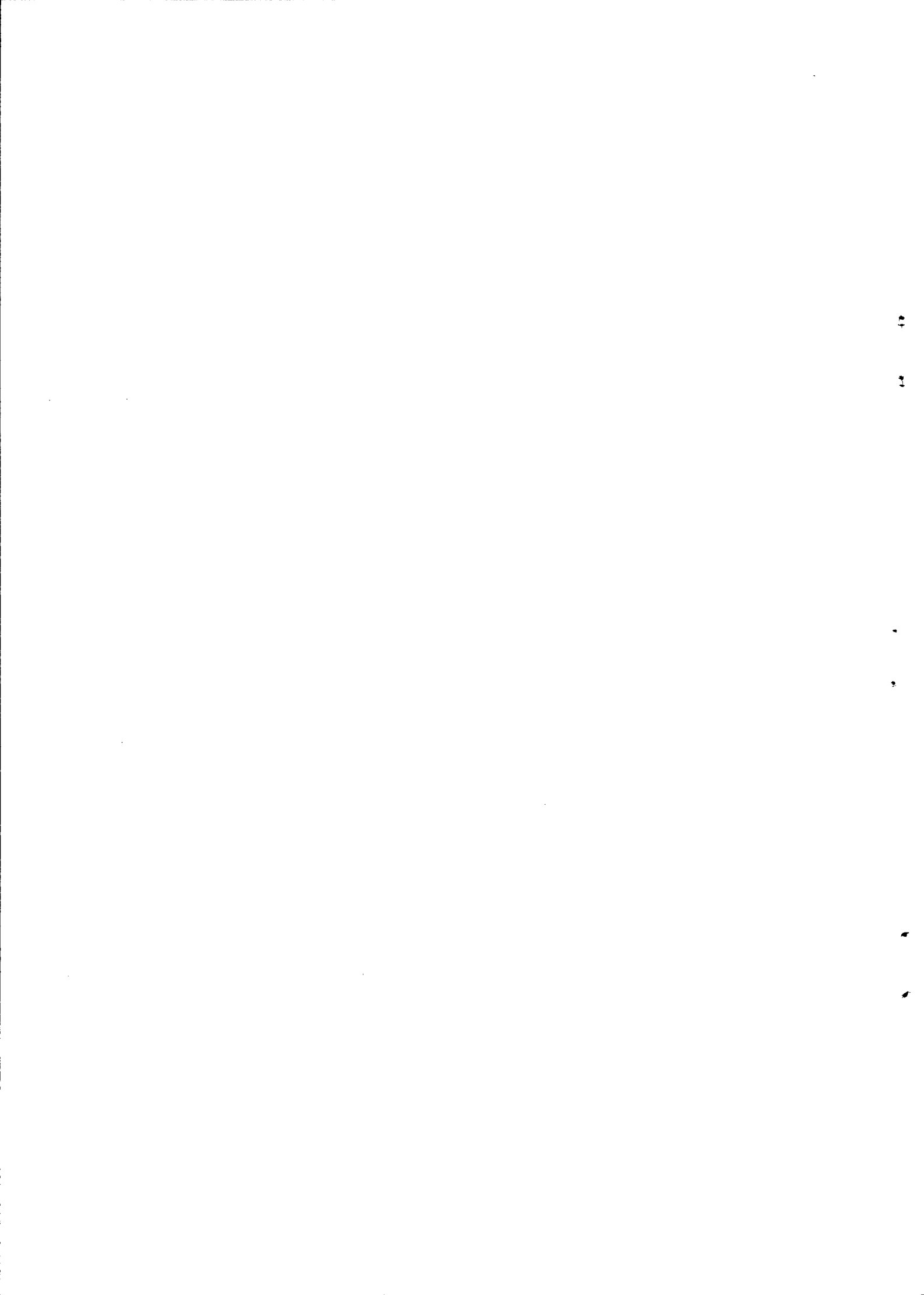




QUADRO 02-DADOS BASICOS (Continuacao)

INDICADOR/ DADO BASICO	TABELA	REFERENCIA GEOGRAFICA	UNIDADE DE MEDIDA	PERIODO DE EVANTAMENTO	FONTE	PERIODO DE RECUPERACAO	OBSERVACOES
Tarifa media mensal ponderada predominante de onibus urbanos, por mes.	Tb04	Capitais	Cr\$ Constantes	Mensal	EBTU, NTU, ANTP	Jan/80 - Out/92	Peso: Numero de Passageiros transportados em cada capital, em maio de 1988
Tarifa unitaria mensal de Metros e Ferrovias urbanas por capitais brasileiras e sistemas.	Tb05	Capitais	Cr\$ Correntes	Mensal	CBTU, FEPASA, Metro/RJ, Metro/SP TRENSURB	Jan/80 - Out/92	
Tarifa unitaria mensal de Metros e Ferrovias urbanas por capitais brasileiras e sistemas.	Tb06	Capitais	Cr\$ Constantes	Mensal	Idem	Jan/80 - Out/92	Inflator: IGP/DI - FGV
Tarifa unitaria media anual de Metros e Ferrovias urbanas por capitais brasileiras e sistemas.	Tb07	Capitais	Cr\$ Constantes	Anual	Idem	1980 - 1991	Inflator: IGP/DI - FGV
Tarifa unitaria ponderada media mensal de Metros e Ferrovias, por mes.	Tb08	Capitais	Cr\$ Constantes	Mensal	Idem	Jan/80 - Out/92	Peso: Numero de passageiros transportados em cada capital em 1990 Inflator: IGP/DI - FGV
Salario mensal de motoristas de onibus urbanos por capitais brasileiras.	Cb01	Capitais	Cr\$ Correntes	Mensal	EBTU, NTU, ANTP	Jan/87 - Out/92	
Salario mensal de motoristas de onibus urbanos por capitais brasileiras.	Cb02	Capitais	Cr\$ Constantes	Mensal	EBTU, NTU, ANTP	Jan/87 - Out/92	Inflator: IGP/DI - FGV
Salario medio mensal de motoristas de onibus urbanos por mes.	Cb03	Capitais	Cr\$ Constantes	Mensal	EBTU, NTU, ANTP	Jan/87 - Out/92	Media aritmetica simples Inflator: IGP/DI - FGV
Custo medio de operacao por quilometro, dos onibus urbanos por capitais brasileiras.	Cb04	Capitais	Cr\$ Correntes	Mensal	ANTP	Jan/90 - Mar/92	
Custo medio de operacao por quilometro, dos onibus urbanos por capitais brasileiras.	Cb05	Capitais	Cr\$ Constantes	Mensal	ANTP 4	Jan/90 - Mar/92	Inflator: IGP/DI - FGV
Custo medio de operacao ponderado por quilometro dos onibus urbanos, por mes.	Cb06	Capitais	Cr\$ Constantes	Mensal	ANTP	Jan/90 - Mar/92	Peso: Numero de Passageiros transportados em cada capital, em maio de 1988 Inflator: IGP/DI - FGV
Preco a varejo do oleo diesel (vigente no ultimo dia do mes), por mes.	Cb07	Brasil	Cr\$ Correntes	Mensal	CNP, DNC	Jan/80 - Out/92	
Preco a varejo do oleo diesel (vigente no ultimo dia do mes), por mes.	Cb08	Brasil	Cr\$ Constantes	Mensal	CNP, DNC	Jan/80 - Out/92	Inflator: IGP/DI - FGV
Preco do chassi-tipico utilizado na frota brasileira de onibus urbanos, por mes.	Cb09	Brasil	Cr\$ Correntes	Mensal	Mercedes - Benz	Jan/80 - Out/92	
Preco do chassi-tipico utilizado na frota brasileira de onibus urbanos, por mes.	Cb10	Brasil	Cr\$ Constantes	Mensal	Mercedes - Benz	Jan/80 - Out/92	Inflator: IGP/DI - FGV

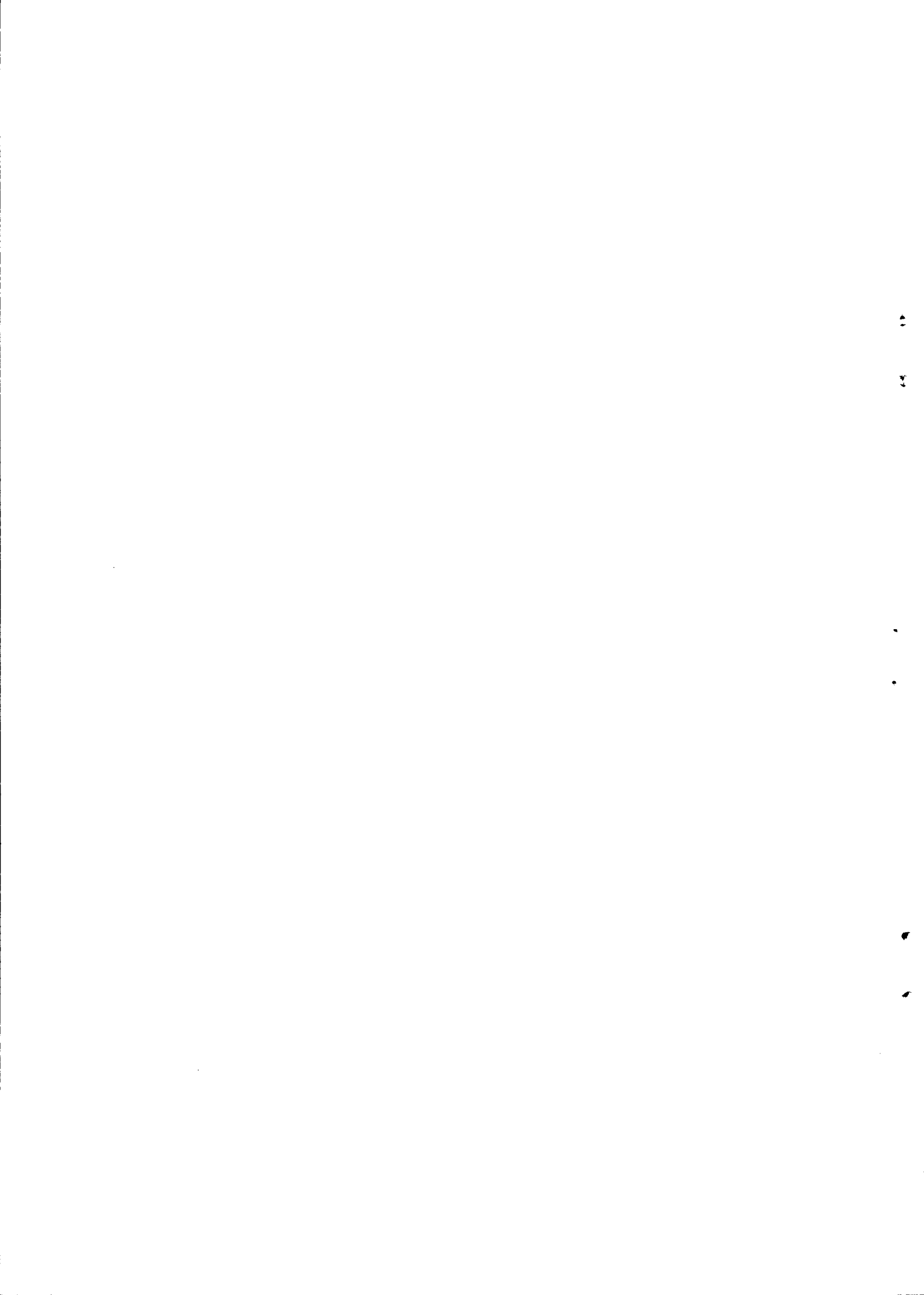
(Continua)



QUADRO 02-DADOS BASICOS (Continuacao)

INDICADOR/ DADO BASICO	TABELA	REFERENCIA GEOGRAFICA	UNIDADE DE MEDIDA	PERIODO DE EVANTAMENTO	FONTE	PERIODO DE RECUPERACAO	OBSERVACOES
Populacao estimada no municipio-sede das capitais brasileiras.	Db01	Capitais	Habitantes	Anual	IBGE	1980 - 1991	Estimativas de populacao: IPEA/CPS
Número de passageiros transportados por onibus urbanos nas capitais brasileiras.	Db02	Capitais	Passageiros	Anual	EBTU, ANTP, IPEA	1987 - 1991	
Quilometragem percorrida dos onibus urbanos nas capitais brasileiras.	Db03	Capitais	Quilometros	Anual	EBTU, ANTP, IPEA	1987 - 1991	
Numero de onibus em operacao por capital brasileira.	Db04	Capitais	Veiculos	Anual	EBTU, ANTP, IPEA	1987 - 1991	
Distribuicao do numero de onibus em operacao por idade nas capitais brasileiras.	Db05	Capitais	Veiculos	Anual	EBTU	1989	
Idade media da frota de onibus urbanos, em operacao por capital brasileira.	Db06	Capitais	Anos	Anual	EBTU	1989	
Número de passageiros transportados por Metro e Ferrovia por capital brasileira e sistemas.	Db07	Capitais	Passageiros	Anual	CBTU, FEPASA, Metro/RJ, Metro/SP TRENSURB	1980 - 1991	
Quilometragem percorrida por Metros e Ferrovias por capitais brasileiras e sistemas	Db08	Capitais	Quilometros	Anual	Idem	1980 - 1991	
Número de empregados nas empresas Metroferroviarias por capitais brasileiras e sistemas.	Db09	Capitais	Empregados	Anual	Idem	1980 - 1991	
Extensao das linhas de Metro e Ferrovias por capitais brasileiras e sistemas.	Db10	Capitais	Quilometros	Anual	Idem	1980 - 1991	
Numero de carros de Metro e Ferrovia em operacao por capitais brasileiras e sistemas.	Db11	Capitais	Veiculos	Anual	Idem	1980 - 1991	
Numero de passageiros transportados em onibus urbano por habitante, por ano, nas capitais brasileiras	Db12	Capitais	Passageiros / Habitante	Anual	EBTU, ANTP, IBGE, IPEA	1987 - 1991	Estimativas de populacao: IPEA/CPS
Quilometragem percorrida por onibus urbano por habitante, por ano, nas capitais brasileiras	Db13	Capitais	Km/habitante	Anual	EBTU, ANTP, IBGE, IPEA	1987 - 1991	Estimativas de populacao: IPEA/CPS
Numero de onibus urbanos em operacao por 1000 habitantes, por ano, nas capitais brasileiras	Db14	Capitais	Onibus/1000 Habitante	Anual	EBTU, ANTP, IBGE, IPEA	1987 - 1991	Estimativas de populacao: IPEA/CPS
Numero de passageiros transportados por onibus urbano em operacao, por ano, nas capitais brasileiras	Db15	Capitais	Passageiros / Onibus	Anual	EBTU, ANTP, IPEA	1987 - 1991	

(Continua)



QUADRO 02-DADOS BASICOS (Continuacao)

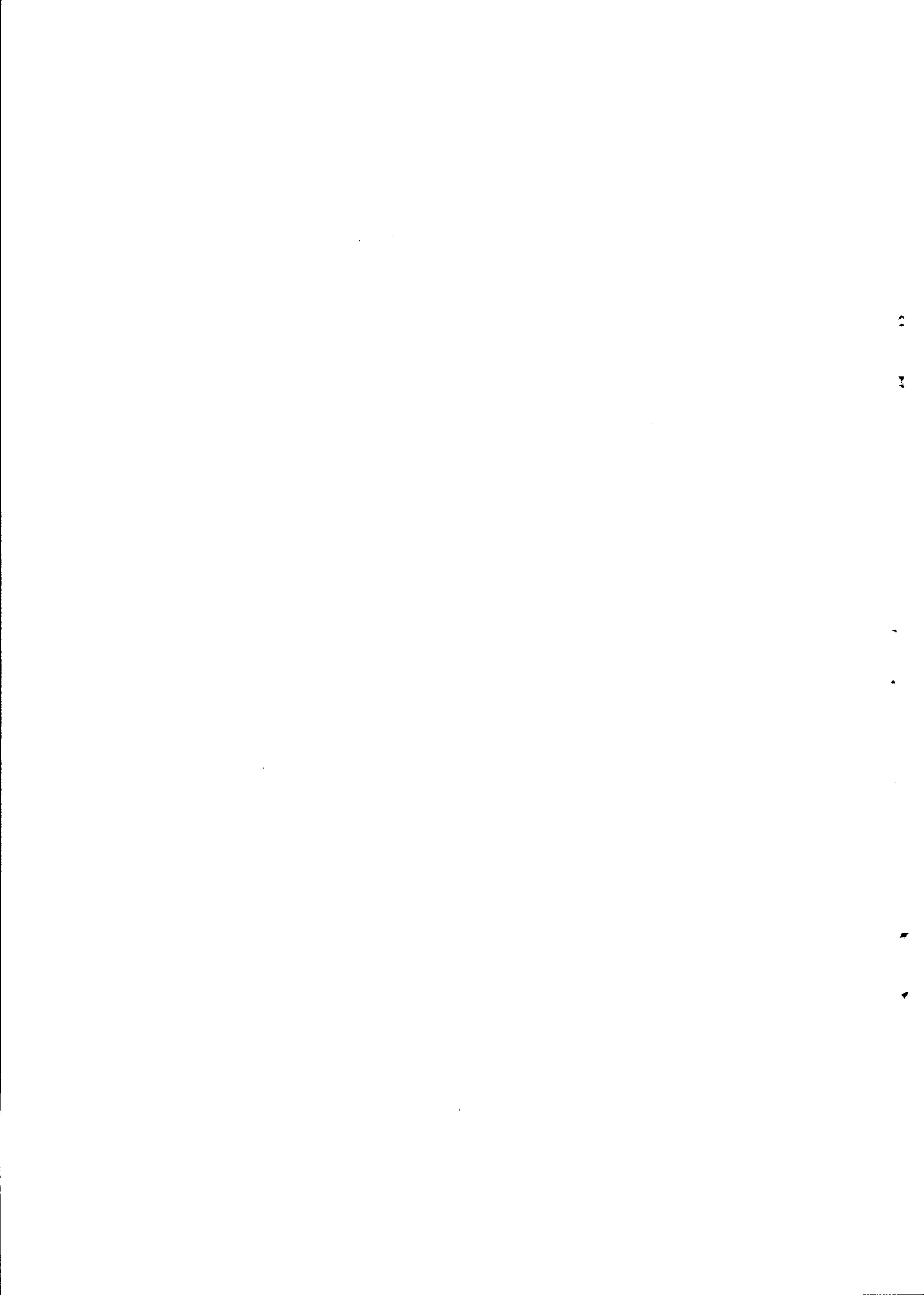
INDICADOR/ DADO BASICO	TABELA	REFERENCIA GEOGRAFICA	UNIDADE DE MEDIDA	PERIODO DE EVANTAMENTO	FONTE	PERIODO DE RECUPERACAO	OBSERVACOES
Quilometragem percorrida pelos onibus urbanos por onibus urbano em operacao, nas capitais brasileiras	Db16	Capitais	Km/Onibus	Anual	EBTU, ANTP, IPEA	1987 - 1991	
Passageiros transportados por quilometro percorrido por onibus urbano em operacao (IPK)	Db17	Capitais	Passageiros / Quilometro	Anual	EBTU, ANTP, IPEA	1987 - 1991	
Numero de passageiros transportados por Metros e Ferrovias por habitante	Db18	Capitais	Passageiros / Habitante	Anual	CBTU, FEPASA, Metro/RJ, Metro/SP TRENSURB, IBGE	1980 - 1991	Estimativas de populacao: IPEA/CPS
Quilometragem percorrida por Metros e Ferrovias por habitante	Db19	Capitais	Km/habitante	Anual	Idem	1980 - 1991	Estimativas de populacao: IPEA/CPS
Numero de passageiros transportados por Metros e Ferrovias por carro Metroferroviario em operacao	Db20	Capitais	Passageiros / Carro	Anual	CBTU, FEPASA, Metro/RJ, Metro/SP TRENSURB	1980 - 1991	
Numero de passageiros transportados por Metros e Ferrovias por empregado nas empresas Metroferroviarias	Db21	Capitais	Passageiros / Empregado	Anual	Idem	1980 - 1991	
Numero de passageiros transportados por Metros e Ferrovias por quilometro percorrido nos sistemas Metroferroviarios	Db22	Capitais	Passageiros / Quilometro	Anual	Idem	1980 - 1991	
Numero de passageiros transportados por Metros e Ferrovias por quilometro de extensao das linhas Metroferroviarios	Db23	Capitais	Passageiros / extensao das linhas	Anual	Idem	1980 - 1991	
Quilometragem percorrida nos sistemas Metroferroviarios por numero de carros em operacao	Db24	Capitais	Km/Carro em operacao	Anual	Idem	1980 - 1991	
Estimativas do numero de estudantes transportados e da Receita Virtual e Real correspondente.	Sb01	Capitais		Anual	ANTP - IPEA	1991/92	Elaboracao: IPEA/CPS
Estimativa do numero de passageiros que usam Vale-Transporte e da Receita Correspondente, por capital	Sb02	Capitais		Anual	ANTP - IPEA	1991/92	Elaboracao: IPEA/CPS
Imagem dos servicos de transporte coletivo pela populacao regional segundo modo de transporte/empresa	Pb01	RMSP	%	Semestral	ANTP / GALLUP	1985 - 1992	Saldos percentuais entre respostas positivas e negativas
Imagem do servico de onibus pelos usuarios segundo atributos	Pb02	RMRJ	%	Anual	BOPE / FETRANSPO	1989 - 1991	Saldos percentuais entre respostas positivas e negativas
Principais problemas do servico de onibus segundo mencao estimada dos usuarios	Pb03	RMRJ	%	Anual	BOPE / FETRANSPO	1989 - 1991	Saldos percentuais entre respostas positivas e negativas

(Continua)



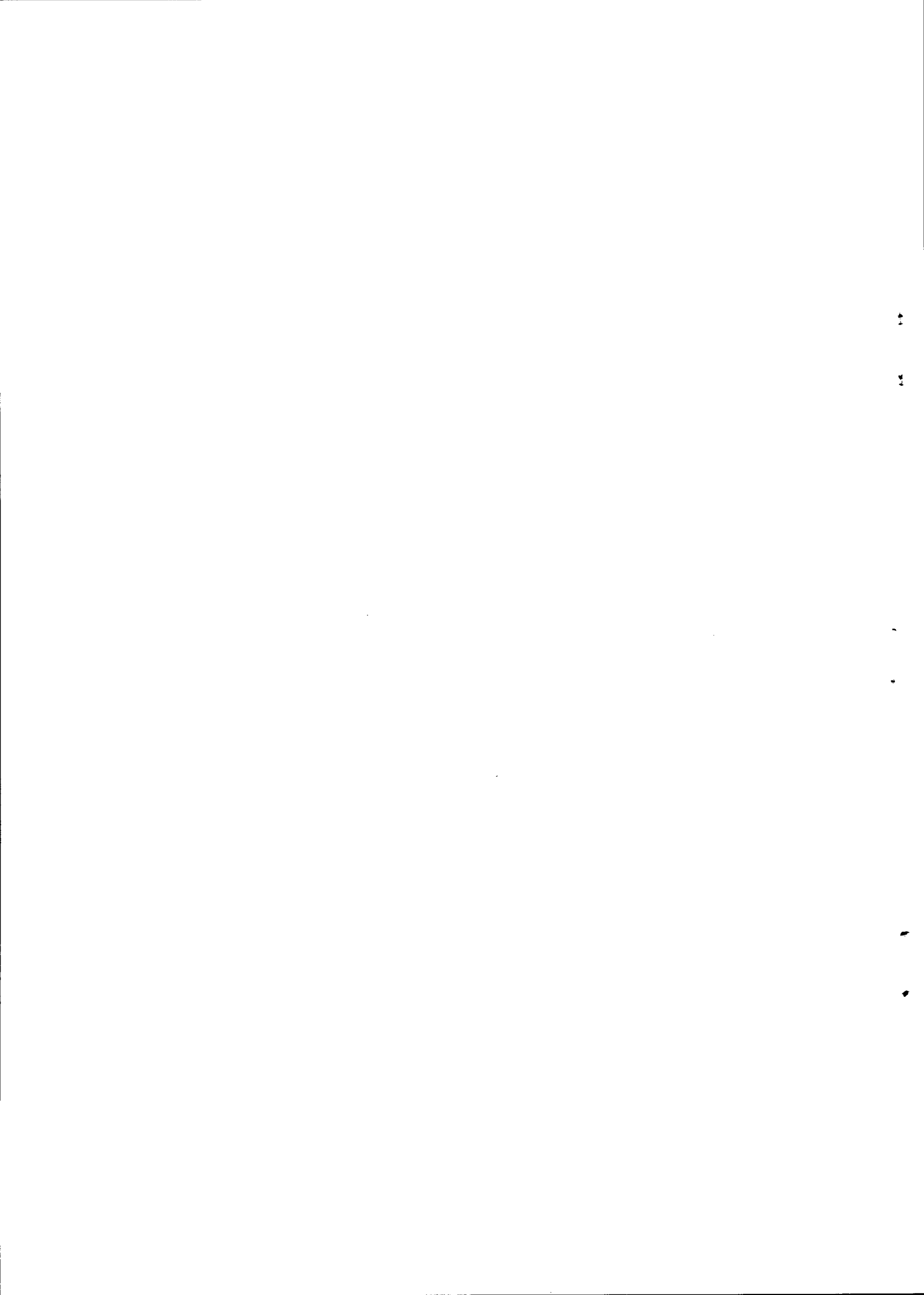
QUADRO 02-DADOS BASICOS (Continuacao)

INDICADOR/ DADO BASICO	TABELA	REFERENCIA GEOGRAFICA	UNIDADE DE MEDIDA	PERIODO DE EVANTAMENTO	FONTE	PERIODO DE RECUPERACAO	OBSERVACOES
Aspectos considerados mais importantes no transporte coletivo urbano, segundo a populacao regional	Pb04	RMSP	%	Anual	ANTP / GALLUP	1989 - 1991	
Imagem das tarifas do servicos de transporte coletivo pelos usuarios, segundo modo de transporte	Pb05	RMSP	%	Semestral	ANTP / GALLUP	1986 - 1991	Saldoe percentuais entre respostas positivas e negativas
Utilizacao do Vale-Transporte pela populacao adulta	Pb06	RMSP	%	Semestral	ANTP / GALLUP	1990 - 1991	
Perfil das pessoas que utilizam o vale-transporte (entre os usuarios do sistema de onibus)	Pb07	RMRJ	%	Anual	BOPE / FETRANSPO	1991	
Motivos pela nao utilizacao do vale-transporte pelos usuarios dos servicos de onibus	Pb08	RMRJ	%	Anual	BOPE / FETRANSPO	1989 - 1991	
Motivos de nao utilizacao do Vale-Transporte pela populacao adulta	Pb09	RMSP	%	Semestral	ANTP / GALLUP	1990	



QUADRO 03 – DADOS AUXILIARES

INDICADOR/ DADO BASICO	TABELA	REFERENCIA GEOGRAFICA	UNIDADE DE MEDIDA (1)	PERIODO DE LEVANTAMENTO	FONTE	PERIODO DE RECUPERACAO	OBSERVACOES
Indice Geral de precos – Disponibilidade Interna	A01	BRASIL	NUMERO-INDICE	Mensal	Fundacao Getulio Vargas (rev. Conjuntura economica)	Jan/80 – Out/92	
Numero de passageiros transportados por Onibus Urb em Maio de 1988, por capitais brasileiras	A02	CAPITAIS	PASSAGEIROS		EBTU		
Numero de passageiros transportados por Metros e Ferrovias em 1990, por capitais brasileiras e sistemas	A03	CAPITAIS	PASSAGEIROS		ANTP		
Imagem dos Servicos de transporte coletivo na grande Sao Paulo	A04	RMSP		Mensal	ANTP/GALLUP	1990	
Pesquisa de Opiniao Publica sobre vale-transporte	A05	RMRJ		Anual	IBOPE/FETRANSPOR	1991	
Pesquisa sobre Transporte Publico	A06	Capitais		Anual	ANTP/IBOPE	1988	



ANEXO II

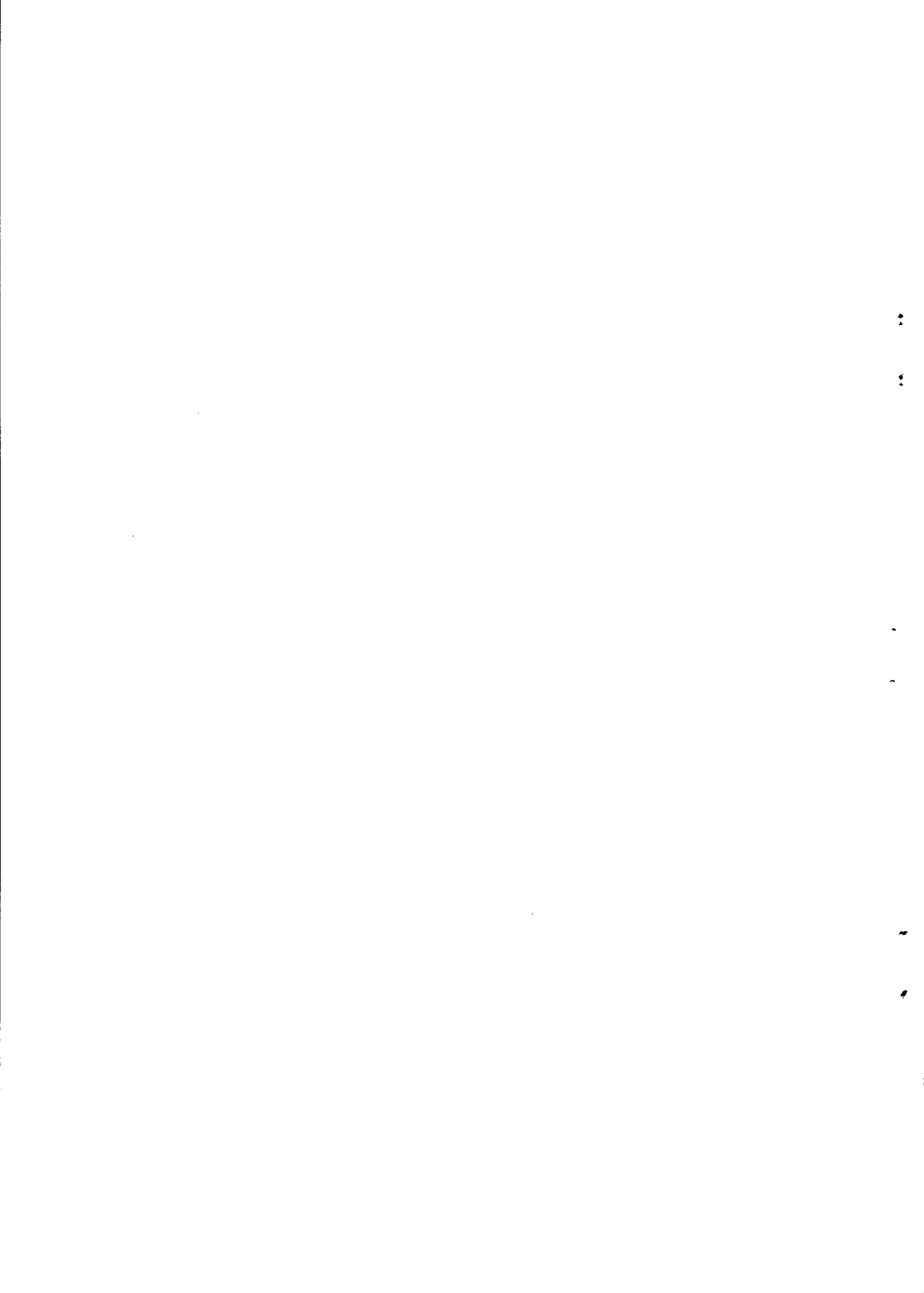


TABELA: R01

REGIOES METROPOLITANAS (1)

RENDIMENTO MEDIO MENSAL PONDERADO(2) DAS PESSOAS OCUPADAS
DE 10 ANOS OU MAIS

COM RENDIMENTO MENSAL DE 0 A 3 SALARIOS MINIMOS

1981 e 1983/1990

em Cr\$ constantes de Out/92 (3)

ANOS	RENDIMENTO MEDIO MENSAL	INDICE
1981	1192654	100,00
1983	851158	71,37
1984	718625	60,25
1985	792049	66,41
1986	1066247	89,40
1987	737243	61,82
1988	611713	51,29
1989	407823	34,19
1990	541151	45,37

Fonte: PNAD - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicilio - FIBGE

Nota: (1) Sao Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre,
Curitiba, Belem, Fortaleza, Recife e Salvador(2) Ponderacao pelo numero de pessoas ocupadas
em cada Regiao Metropolitana

(3) Inflator: IGP/DI - FGV (Conjuntura Economica)

Elaboracao: IPEA/CPS - Instituto de Pesquisa Economica Aplicada /
Coordenadoria de Politica Social

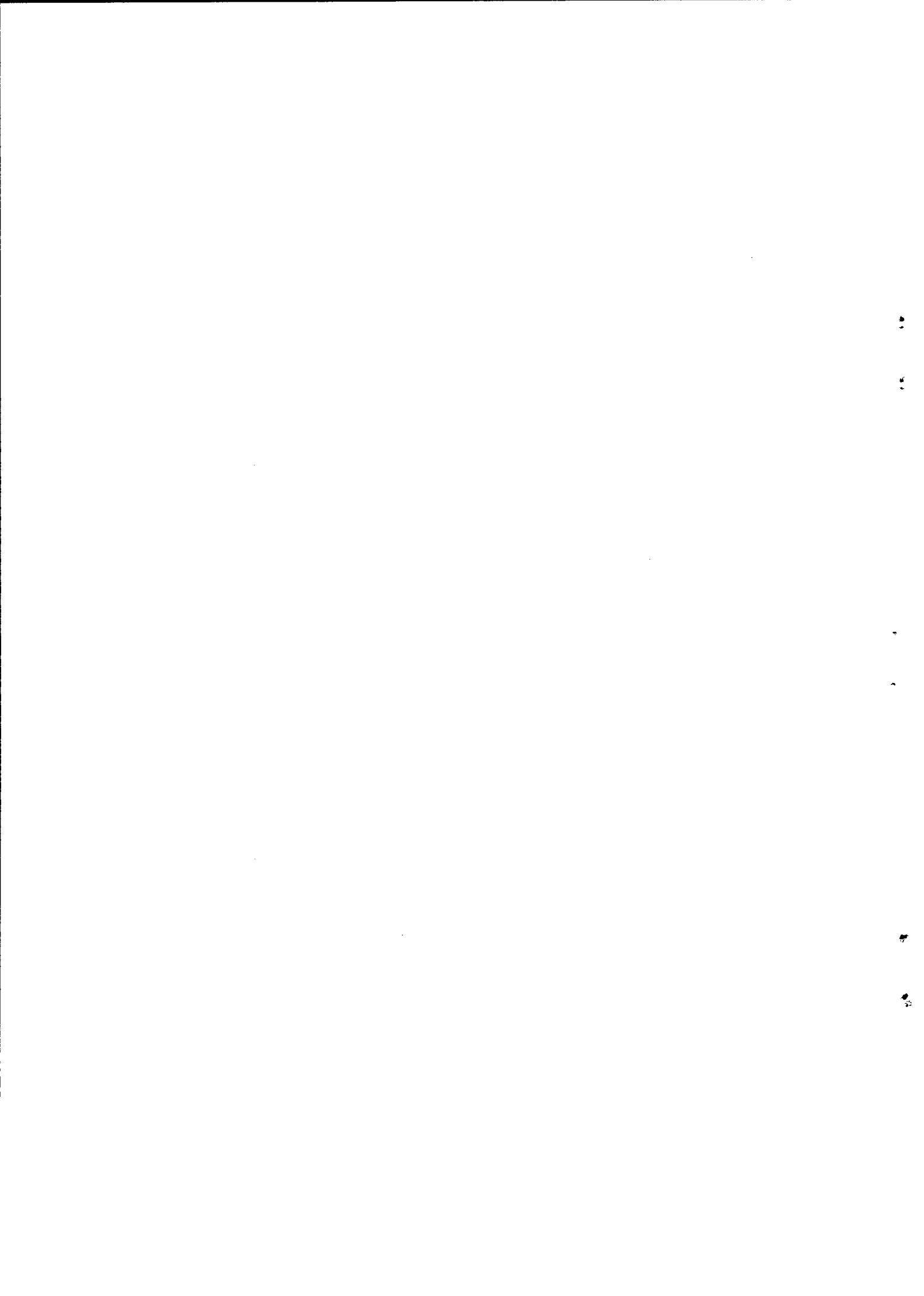


TABELA: R02

REGIOES METROPOLITANAS

RENDIMENTO MEDIO MENSAL PONDERADO(2) DAS PESSOAS OCUPADAS
DE 10 ANOS OU MAIS

COM RENDIMENTO MENSAL DE 0 A 10 SALARIOS MINIMOS

1981 e 1983/1990

em Cr\$ constantes de Out/92 (3)

ANOS	RENDIMENTO MEDIO MENSAL	INDICE
1981	2109839	100,00
1983	1571225	74,47
1984	1326711	62,88
1985	1506586	71,41
1986	2032775	96,35
1987	1406701	66,67
1988	1139859	54,03
1989	779235	36,93
1990	1233504	58,46

Fonte: PNAD - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicilio - FIBGE

Nota: (1) Sao Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre,
Curitiba, Belem, Fortaleza, Recife e Salvador(2) Ponderacao pelo numero de pessoas ocupadas
em cada Regiao Metropolitana

(3) Inflator: IGP/DI - FGV (Conjuntura Economica)

Elaboracao: IPEA/CPS - Instituto de Pesquisa Economica Aplicada /
Coordenadoria de Politica Social

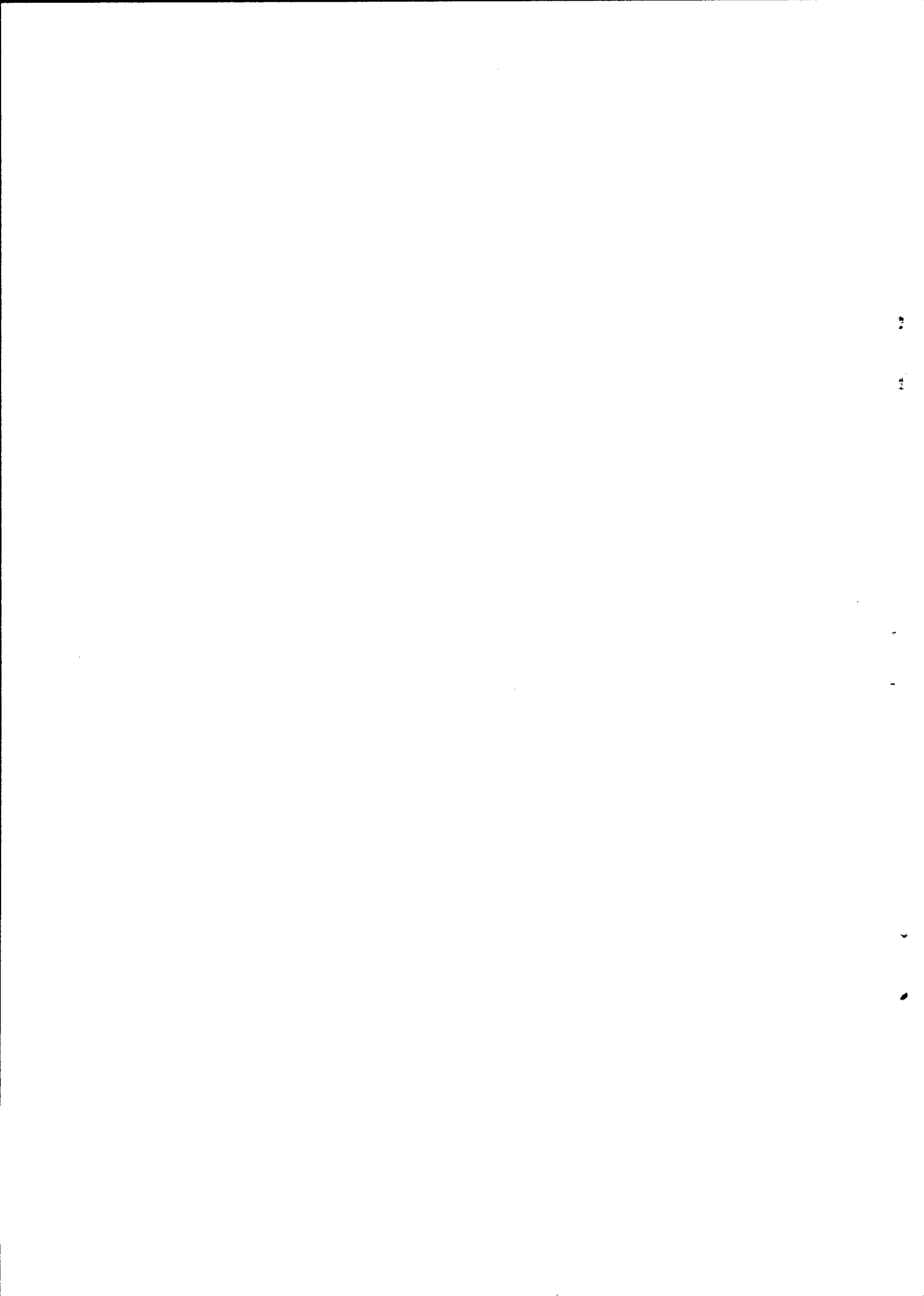


TABELA: R03

REGIOES METROPOLITANAS (1)

RENDIMENTO MEDIO ANUAL PONDERADO(2) DAS PESSOAS OCUPADAS
(REMUNERACAO DO TRABALHO PRINCIPAL)

1982/1991

em Cr\$ constantes de Out/92 (3)		
ANO/MES	REND MEDIO ANUAL	INDICE
1982	3.550.080,84	100,00
1983	2.961.363,52	83,42
1984	2.362.195,22	66,54
1985	2.406.833,78	67,80
1986	2.963.308,53	83,47
1987	2.657.402,55	74,85
1988	2.513.034,81	70,79
1989	2.702.792,42	76,09
1990	2.590.456,92	72,97
1991	2.239.941,74	63,10
1992 Jan		
Fev		

Fonte: PME - Pesquisa Mensal de Emprego - FIBGE

Nota: (1) Ate mar/86 - Sao Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Porto Alegre
a partir desta data foram acrescentadas Salvador e Recife

(2) Ponderado pelo numero de pessoas ocupadas em cada Regiao Metropolitana

(3) Inflator: IGP/DI - FGV (Conjuntura Economica)

(4) Media de 1982 exclui os meses de Janeiro a maio

Elaboracao: IPEA/CPS - Instituto de Pesquisa Economica Aplicada /
Coordenadoria de Politica Social

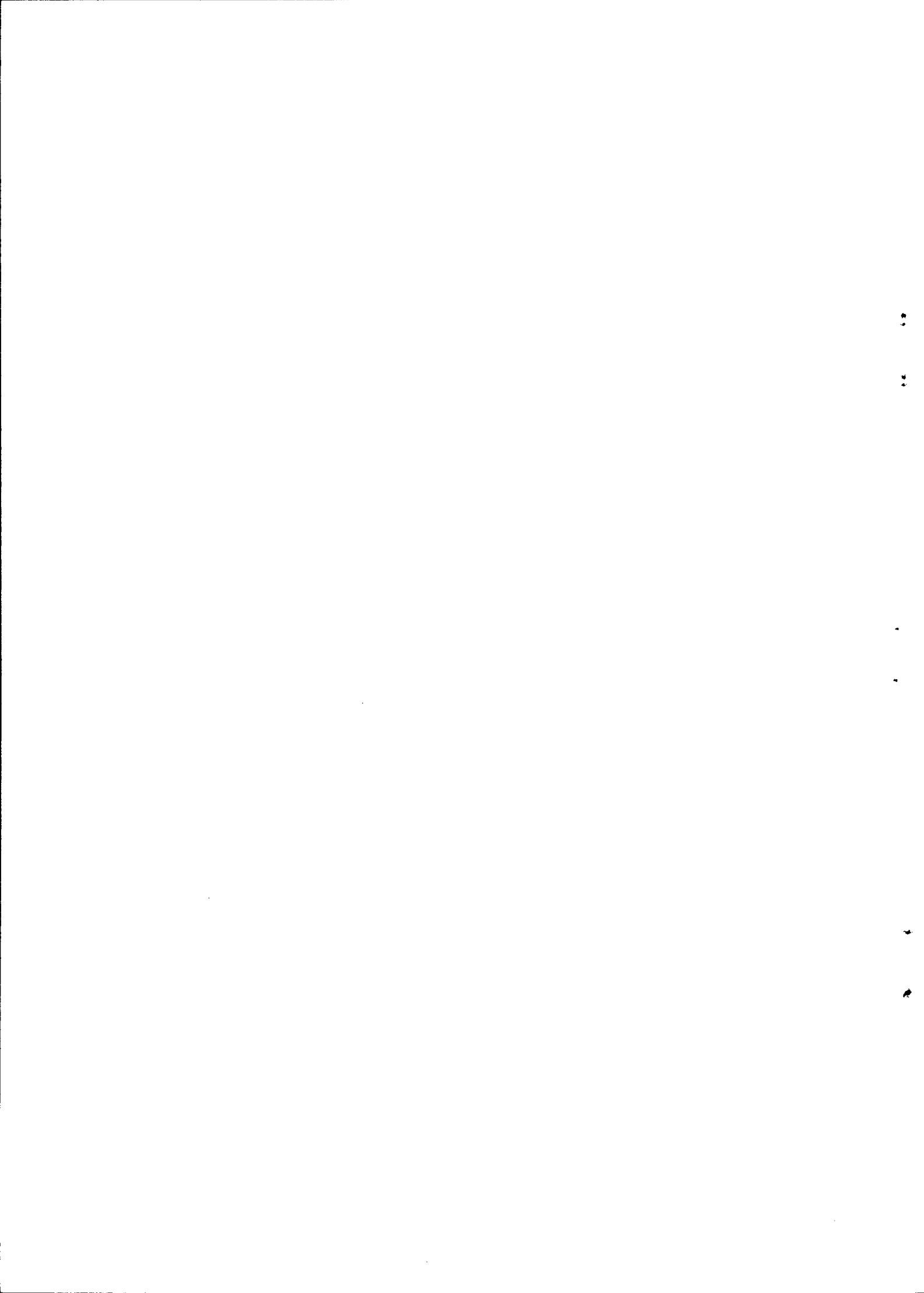


TABELA: R04**BRASIL****VALOR DO SALARIO MINIMO - MEDIAS ANUAIS**

1980/1992

em Cr\$ constantes de Out/92 (1)

ANO/MES	SALARIO MINIMO	INDICE
1980	1036088,49	100,00
1981	987595,60	95,32
1982	1012426,28	97,72
1983	884608,02	85,38
1984	711677,99	68,69
1985	721276,64	69,62
1986	729136,52	70,37
1987	606665,31	58,55
1988	579943,59	55,97
1989	585913,51	56,55
1990	459324,31	44,33
1991 (2)	530175,39	51,17
1992 Jan	619819,81	59,82
Fev	496674,37	47,94
Mar	411510,70	39,72
Abr	347125,69	33,50
Mai	678937,25	65,53
Jun	559181,56	53,97
Jul	459505,45	44,35
Ago	366021,11	35,33
Set	652410,67	62,97
Out	522186,94	50,40

Fonte: DIEESE - Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socio-econômicos

Nota: (1) Inflator: IGP/DI - FGV (Conjuntura Econômica)

(2) em Abril, inclui abono de Cr\$ 3000,00;

em Maio, Junho e Julho, inclui abono de Cr\$ 3000,00 mais Cr\$ 3131,68 referentes a variação da cesta básica entre Março e Maio; em Agosto, inclui abono de Cr\$ 3000,00 mais Cr\$ 3131,68 referente a variação da cesta básica entre Março e Maio e mais Cr\$ 13000,00 referentes a variação da cesta básica entre Maio e Agosto.

Elaboração: IPEA/CPS - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada /

Coordenadoria de Política Social

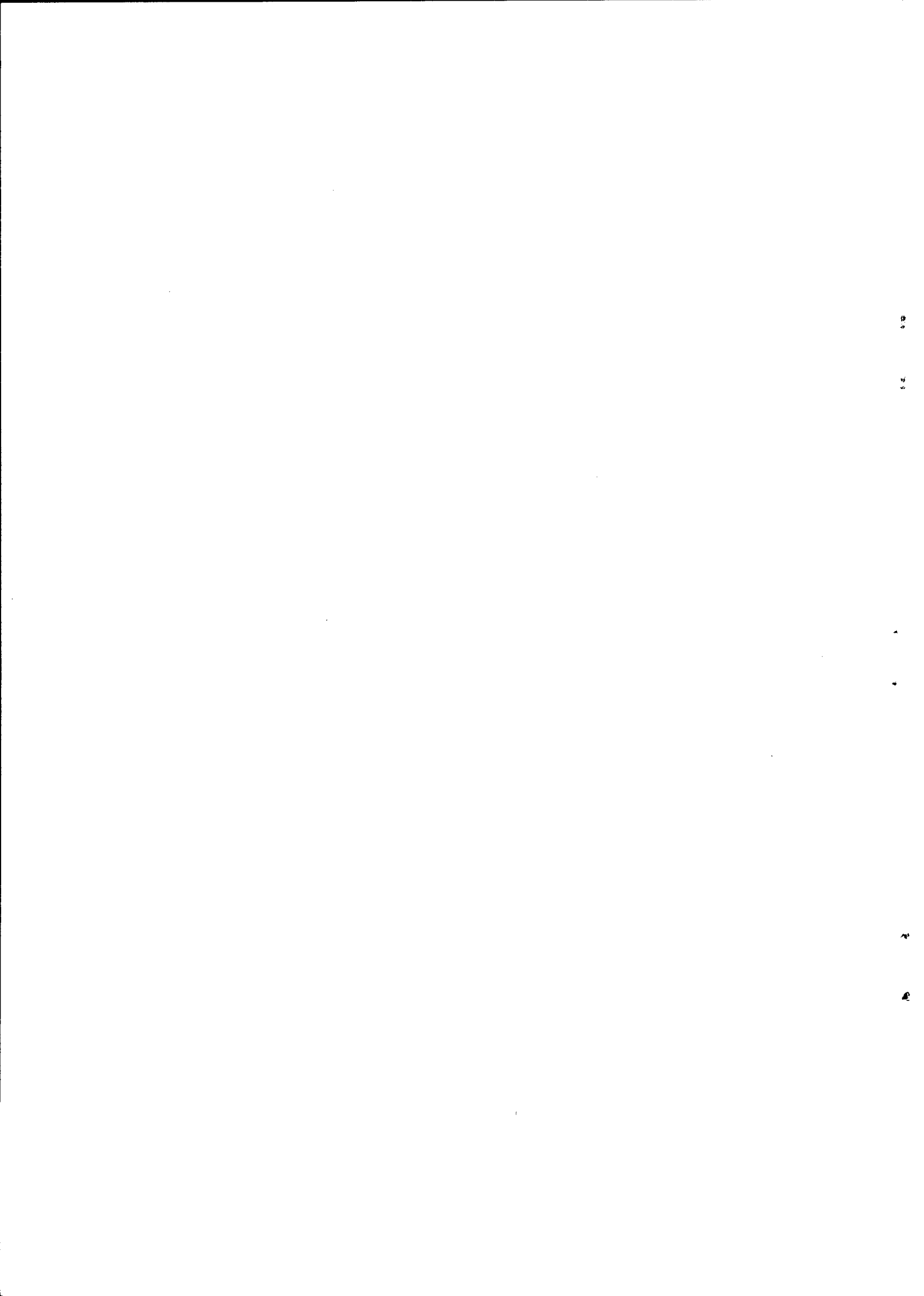


TABELA: T01
CAPITAIS BRASILEIRAS
ONIBUS URBANOS
TARIFA PREDOMINANTE MEDIA
ANUAL PONDERADA (1)

em Cr\$ Constantes de Out/92 (2)

ANO	TARIFA		
	MEDIA ANUAL	INDICE	
1980	1963,47	100,00	
1981	2052,01	104,51	
1982	2154,89	109,75	
1983	2031,86	103,48	
1984	1782,66	90,79	
1985	1707,86	86,98	
1986	1451,40	73,92	
1987	1841,34	93,78	
1988	1891,25	96,32	
1989	1476,46	75,20	
1990	1630,55	83,04	
1991	2057,53	104,79	
1992	Jan	2087,43	106,05
	Fev	2097,78	106,03
	Mar	2180,13	109,55
	Abr	2247,92	113,12
	Mai	2260,92	113,77
	Jun	2357,64	118,64
	Jul	2466,66	124,12
	Ago	2419,27	121,74
	Set	2080,47	104,69
	Out	2159,73	108,68

Fonte: EBTU - Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (Registros)
valores ate dez/89

NTU - Associacao Nacional das Empresas de Transportes Urbanos
valores de jan/90 a set/90

ANTP - Associacao Nacional de Transportes Publicos (Boletim Estatistico)
valores a partir de out/90

Nota: (1) Ponderacao pelo numero de passageiros transportados
em cada capital em maio de 1988

(2) Inflator: IGP/DI - FGV (Conjuntura Economica)

Elaboracao: IPEA/CPS - Instituto de Pesquisa Economica Aplicada /
Coordenadoria de Politica Social

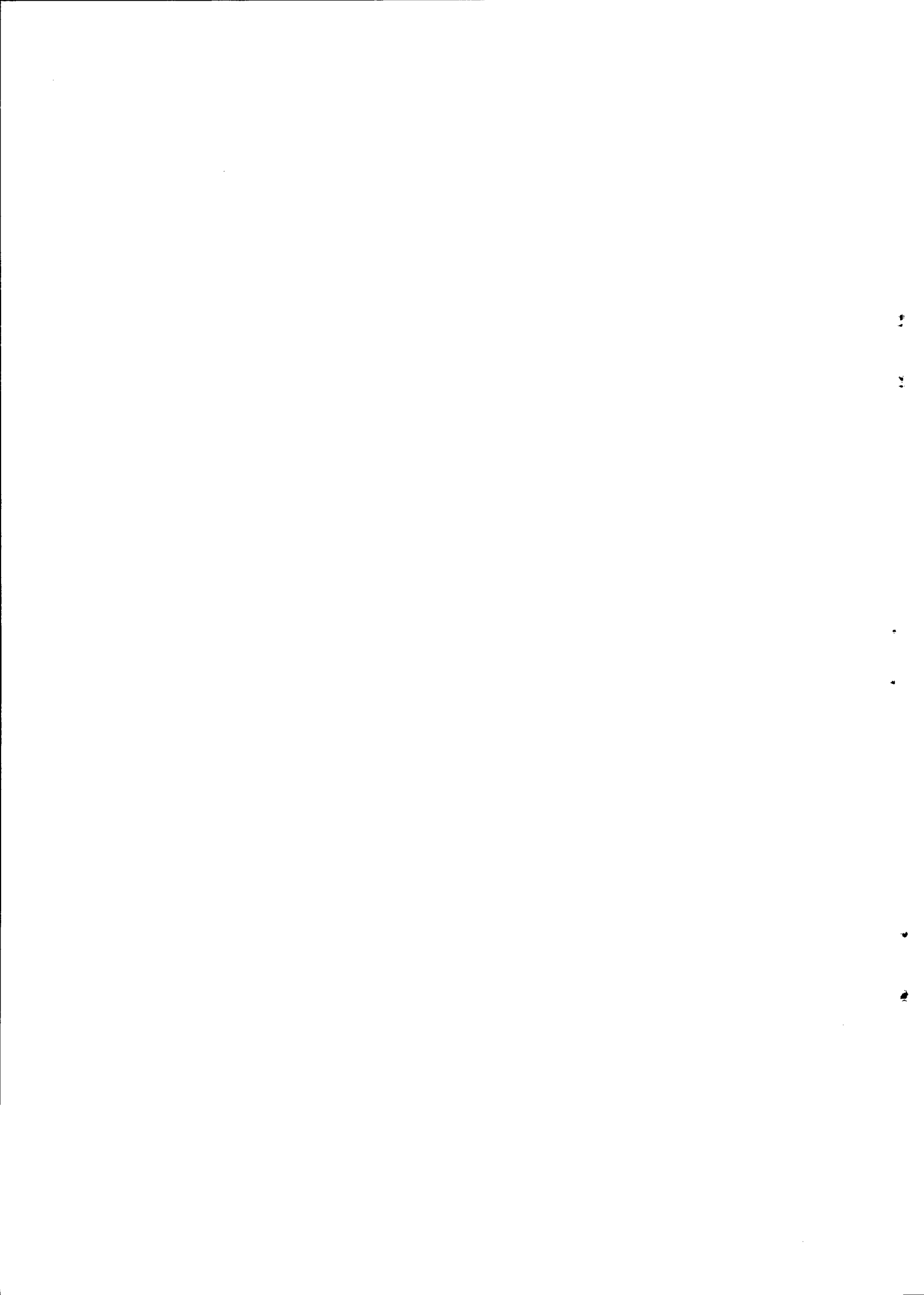


TABELA: TO2

CAPITAIS BRASILEIRAS (1)

SISTEMAS METRO-FERROVIARIOS

TARIFA UNITARIA MEDIA ANUAL PONDERADA (2)

1980/1992

em Cr\$ constantes de Out/92 (3)

ANOS/MES	TARIFA	INDICE
	MEDIA ANUAL	
1980	1815,76	100,00
1981	1688,71	93,00
1982	1685,52	92,83
1983	1565,61	86,22
1984	1343,36	73,98
1985	1375,94	75,78
1986	1097,73	60,46
1987	1444,32	79,54
1988	1659,54	91,40
1989	1374,64	75,71
1990	1809,63	99,66
1991	2164,76	119,22
1992 Jan	2520,36	138,80
Fev	2594,15	142,87
Mar	2699,31	148,66
Abr	2773,10	152,72
Mai	2775,96	152,88
Jun	2880,89	158,66
Jul	2874,92	158,33
Ago	2732,30	150,48
Set	2393,56	131,82
Out	2382,37	131,20

Fonte: CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos

FEPASA - Ferrovia Paulista S.A

METRO/SP - Companhia do Metropolitano de Sao Paulo

METRO/RJ - Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro

TRENSURB - Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre

Nota: (1) Sao Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Belo Horizonte,

Recife, Fortaleza, Salvador, Natal, Maceio, Joao Pessoa

(2) Ponderado pelo numero de passageiros transportados nas capitais brasileiras em 1990

(3) Inflator: IGP/DI - FGV (Conjuntura Economica)

Elaboracao: IPEA/CPS - Instituto de Pesquisa Economica Aplicada /

Coordenadoria de Politica Social

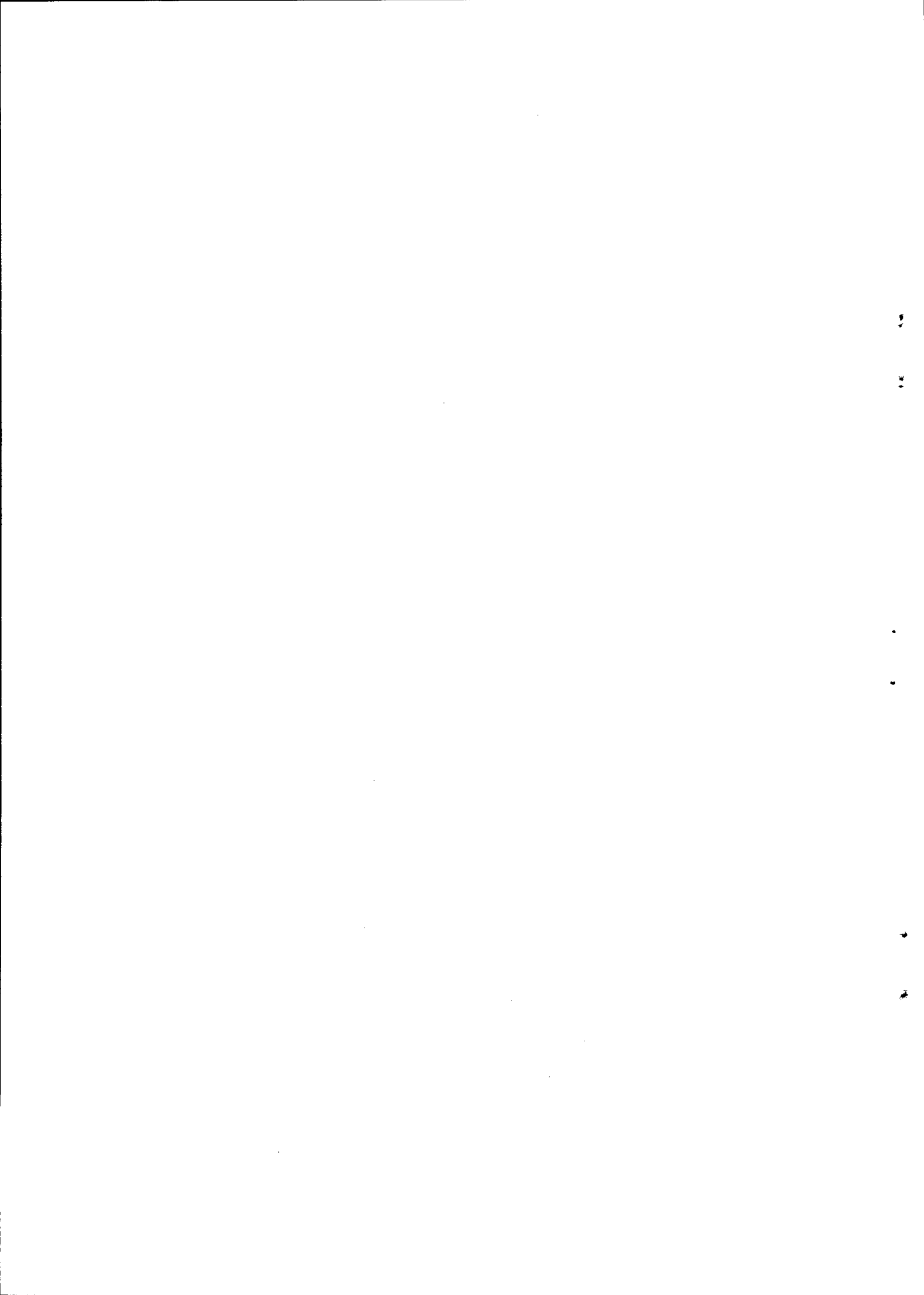


TABELA: C01
CAPITAIS BRASILEIRAS
ONIBUS URBANOS
CUSTO MEDIO ANUAL PONDERADO (1) DE
OPERACAO POR QUILOMETRO
1990/1992

em Cr\$ Constantes de Out/92 (2)

ANOMES	CUSTO MEDIO	
	ANUAL PONDERADO	INDICE
1990 (3)	5694,54	100,00
1991	6907,03	121,29
1992 Jan	6430,64	112,93
Fev	6454,91	113,35
Mar	7293,10	128,07
Abr		

Fonte: ANTP - Associação Nacional de Transportes Urbanos

Nota: (1) Ponderado pelo número de passageiros transportados por onibus urbanos, em cada capital, em maio/88

(2) Inflator: IGP/DI - FGV (conjuntura Economica)

(3) Media de 1990 inclui somente os meses de Set a Dez

Elaboracao: IPEA/CPS - Instituto de Pesquisa Economica Aplicada /
 Coordenadoria de Politica Social

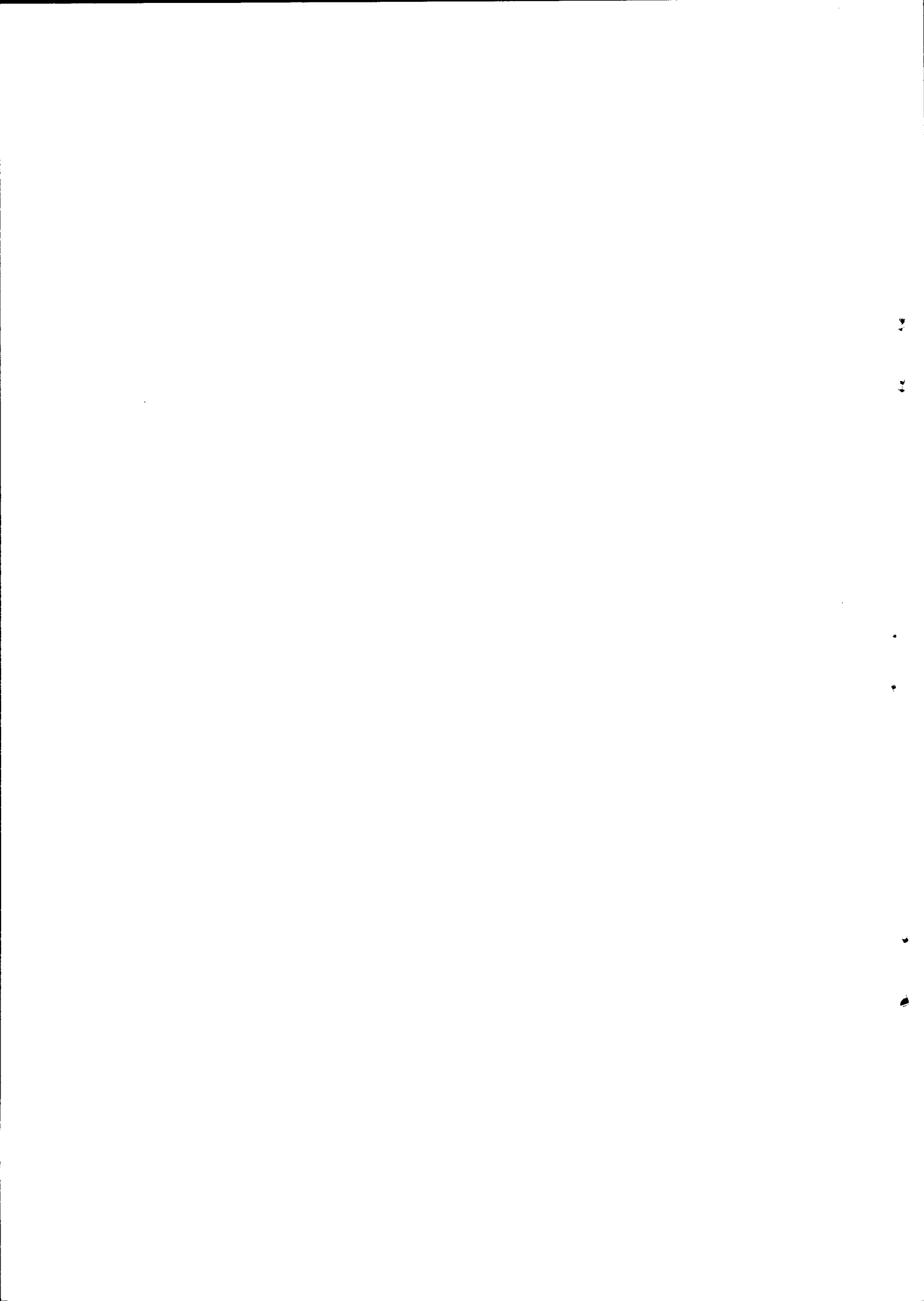


TABELA: C02

BRASIL

SALARIO MEDIO (1) DE MOTORISTAS DE ONIBUS URBANOS

1987-1992

em Cr\$ constantes de Out/92 (2)

ANO/MES	SALARIO	INDICE
1987	2.254.027,08	100,00
1988	2.009.942,90	89,17
1989	1.749.726,75	77,63
1990	1.820.650,13	80,77
1991	1.932.045,06	85,72
1992 Jan	1.775.588,97	78,77
Fev	1.678.878,04	74,48
Mar	1.992.654,13	88,40
Abr	1.830.661,80	81,22
Mai	1.893.013,01	83,98
Jun	1.841.570,89	81,70
Jul	1.955.167,91	86,74
Ago	1.771.527,89	78,59
Set	1.939.822,09	86,06
Out	1.804.351,88	80,05

Fonte: EBTU - Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos (Registros)

(A partir de jan. 1987 a Dez. 1988)

NTU - Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos

(A partir de Jan. 1989 a Jun. 1991)

Nota: (1) Valores anuais : media aritmetica das capitais brasileiras e para o ano

(2) Inflator: IGP/DI - FGV (Conjuntura Economica)

(3) Valores de salario para o ultimo dia do mes

Elaboracao: IPEA/CPS - Instituto de Pesquisa Economica Aplicada /
Coordenadoria de Politica Social

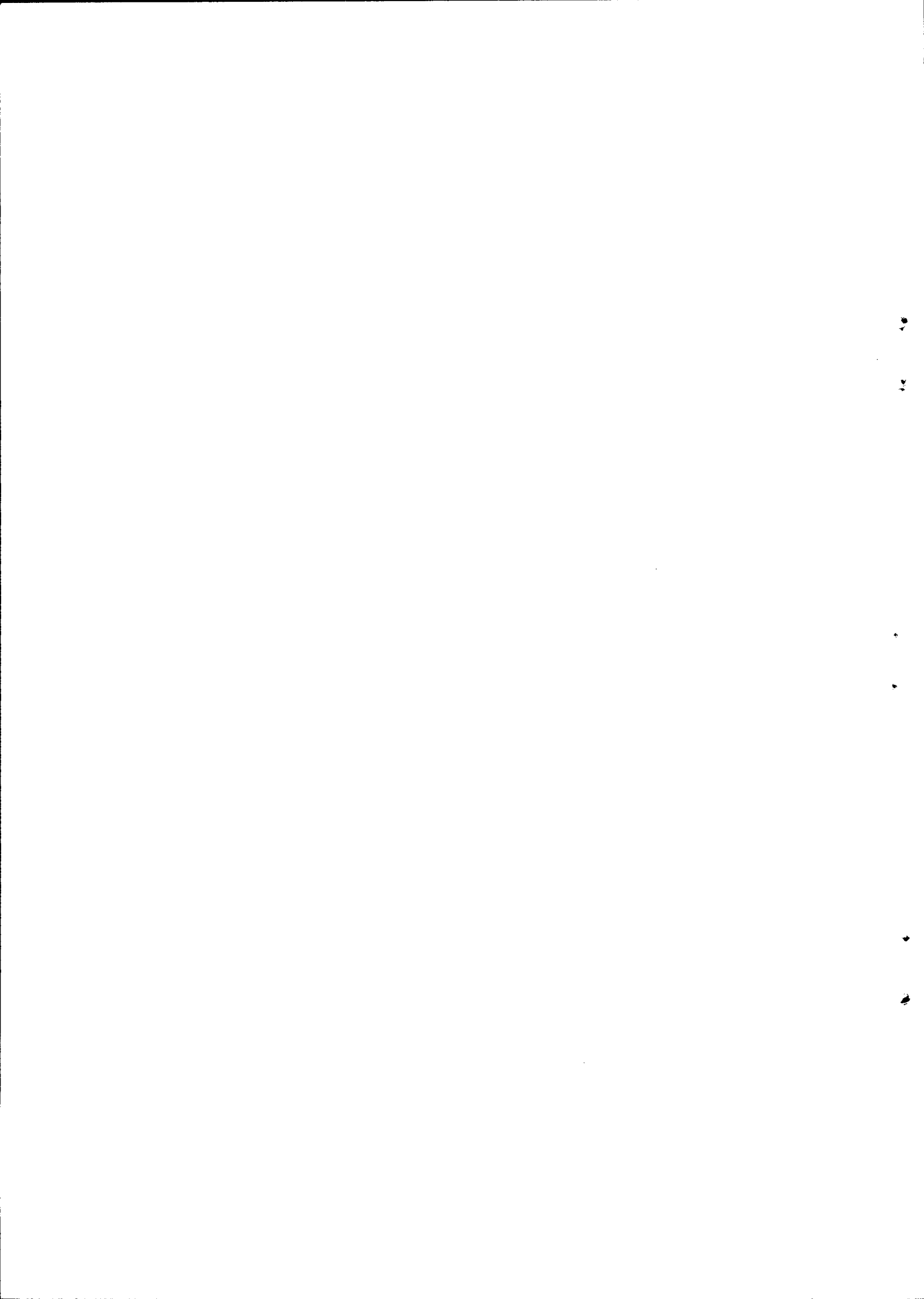


TABELA C03

BRASIL

PRECO MEDIO (1) A VAREJO DO OLEO DIESEL

1980-1992

em Cr\$ constantes de Out/92 (2)

ANO	PRECO (Cr\$/Litro)	INDICE
1980	3.773,83	100,00
1981	4.424,31	117,24
1982	4.543,00	120,38
1983	4.513,98	119,61
1984	4.802,41	127,26
1985	4.300,11	113,95
1986	2.918,67	77,34
1987	2.645,72	70,11
1988	2.839,29	75,24
1989	1.950,76	51,69
1990	2.035,51	53,94
1991	1.905,38	50,49
1992 Jan.	1.910,37	50,62
Fev.	1.892,83	50,16
Mar.	2.026,76	53,71
Abr.	2.150,62	56,99
Mai	2.284,77	60,54
Jun.	2.528,47	67,00
Jul.	2.711,08	71,84
Ago.	2.800,86	74,22
Set.	2.736,15	72,50
Out.	2.680,00	71,02

Fonte: CNP - Conselho Nacional do Petroleo (Anuario dos Combustiveis Derivados do Petroleo no Brasil)

(A partir de Jan. 1980 a Dez. 1988)

DNC - Departamento Nacional de Combustiveis - A partir de jan. 1989

Nota: (1) Valores anuais: media aritmetica dos meses

(2) Inflator: IGP/DI - FGV (Conjuntura Economica)

(3) precos do ultimo dia de cada mes

Elaboracao: IPEA/CPS - Instituto de Pesquisa Economica Aplicada/Coordenadoria de Politica Social

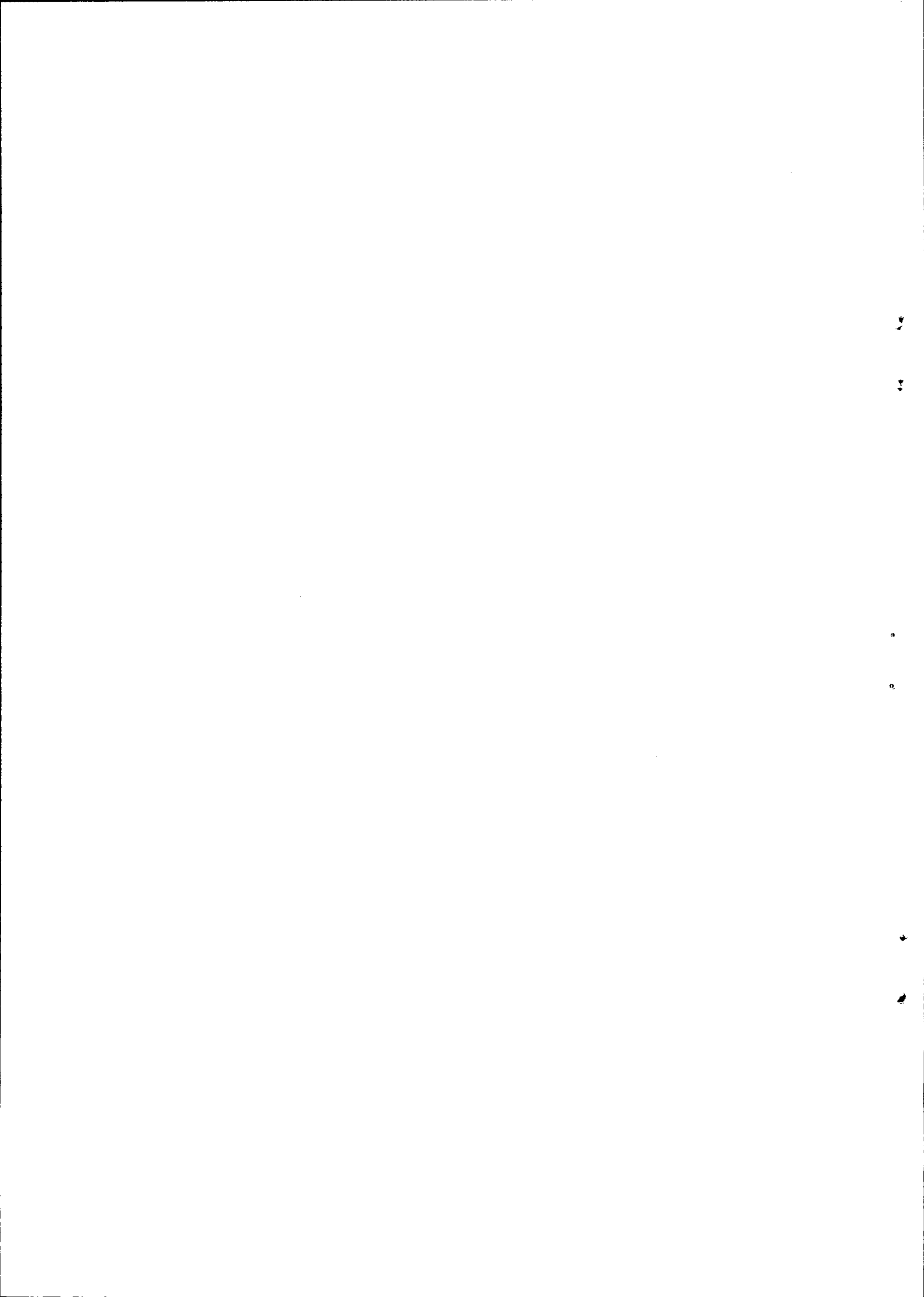


TABELA : C04

BRASIL

PREÇO MEDIO (1) DO CHASSI TIPOICO UTILIZADO NA FROTA
BRASILEIRA DE ONIBUS URBANOS

1980-1992

em Cr\$ constantes de Out/92 (2)

ANO	PREÇO	
	CHASSI 13 TON	INDICE
1980	197.842.231,15	100,00
1981	240.766.914,99	121,70
1982	261.165.256,12	132,01
1983	271.246.723,16	137,10
1984	241.662.630,51	122,15
1985	250.609.052,49	126,67
1986	215.389.989,17	108,87
1987	284.712.959,45	143,91
1988	411.202.033,72	207,84
1989	304.632.609,16	153,98
1990	367.756.777,15	185,88
1991	326.420.265,96	164,99
1992 Jan.	482.564.898,06	243,91
Fev.	386.689.179,01	195,45
Mar.	398.878.617,69	201,61
Abr.	411.839.308,16	208,17
Mai	408.657.239,19	206,56
Jun.	346.336.112,99	175,06
Jul.	360.819.879,70	182,38
Ago.	287.412.686,25	145,27
Set.	352.970.665,98	178,41
Out.	458.199.404,71	231,60

Fonte: MERCEDES-BENZ DO BRASIL

Nota: (1) Valores anuais : media aritmetica dos meses

(2) Inflator: IGP/DI - FGV (Conjuntura Economica)

(3) Chassi considerado:

1980 a 1986 - OF1313

1987 - OF1314

1988 a 1990 - OF1315

1991 a 1992 - OF1318

Elaboracao: IPEA/CPS - Instituto de Pesquisa Economica Aplicada /
Coordenadoria de Politica Social

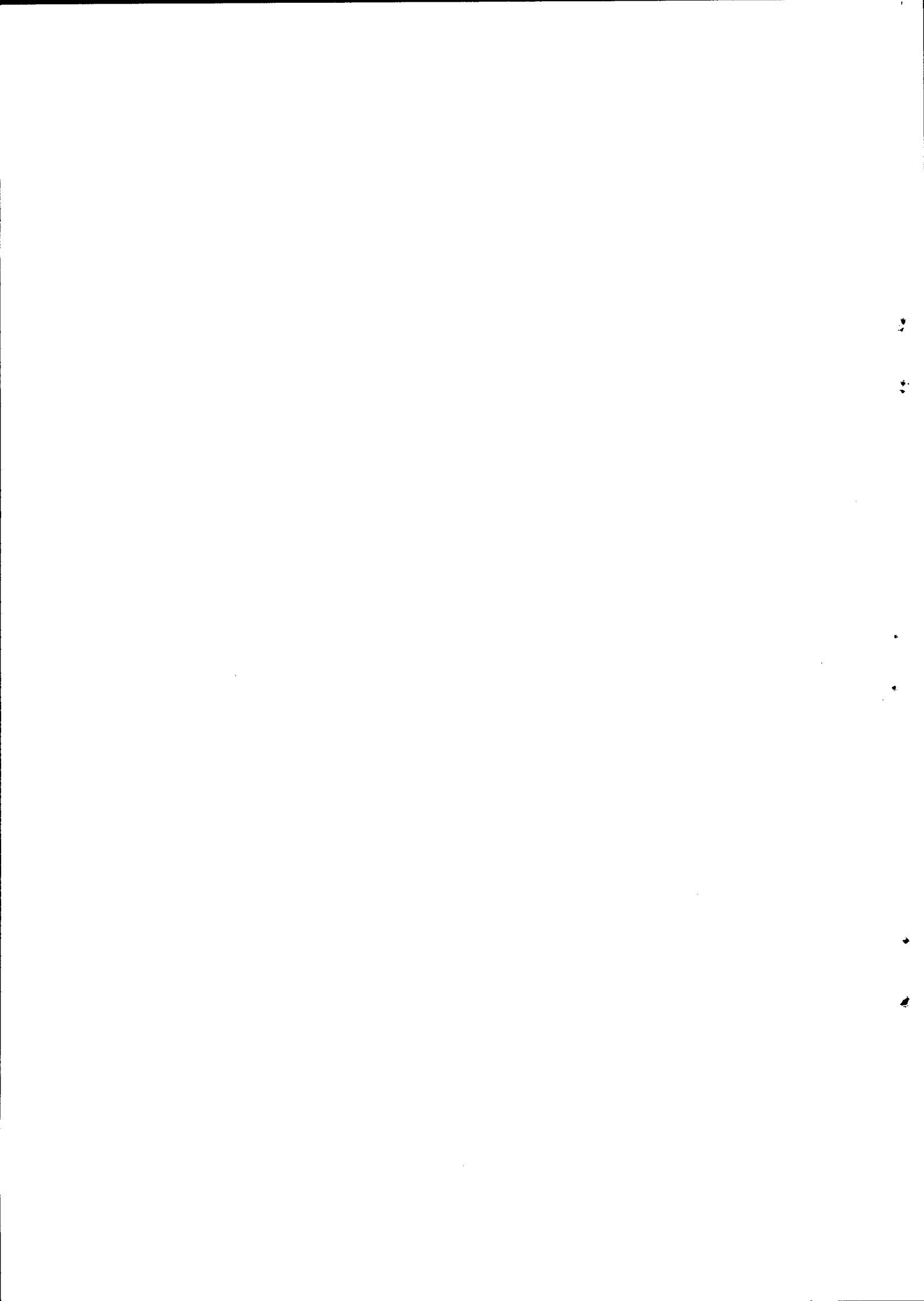


TABELA: D01

BRASIL

ONIBUS URBANOS

NUMERO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS POR HABITANTE

1987/1991

ANO	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS / HABITANTE
1987	20,95
1988	19,53
1989	20,52
1990	20,74
1991	20,22

Fonte: EBTU - Empresa Brasileira de Transportes Publicos - Registros - 1987/88/89

ANTP - Associacao Nacional de Transportes Publicos - Pesquisa - 1990

IPEA - Instituto de Pesquisa Economica Aplicada - Pesquisa - 1991

IBGE - Anuario Estatistico

Nota: (1) Estimativas de Populacao - IPEA/CPS

(2) os dados de 1987 a 1989 referem-se a passageiros transportados em um mes e os de 1990 em um ano e divididos por doze meses, exceto para Fortaleza e Maceio

(3) em 1987, excluem-se as capitais: Belem, Boa Vista, Macapa, Natal, Rio Branco, Recife e Sao Luiz

(4) em 1988, excluem-se as capitais: Belem, Boa Vista, Belo Horizonte, Campo Grande, Curitiba, Fortaleza, Macapa, Manaus, Recife, Rio Branco, Sao Luiz e Terezina

(5) em 1989, excluem-se as capitais: Belem, Boa Vista, Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Porto Velho, Recife, Porto Velho e Terezina

(6) em 1990 excluem-se as capitais: Campo Grande, Cuiaba, Porto Velho, Rio de Janeiro, Macapa, Boa Vista e Rio Branco

(7) em 1991 excluem-se as capitais: Belem, Fortaleza, Maceio, Natal, Macapa, Rio Branco

Elaboracao: IPEA/CPS - Instituto de Pesquisa Economica Aplicada /
Coordenadoria de Politica Social

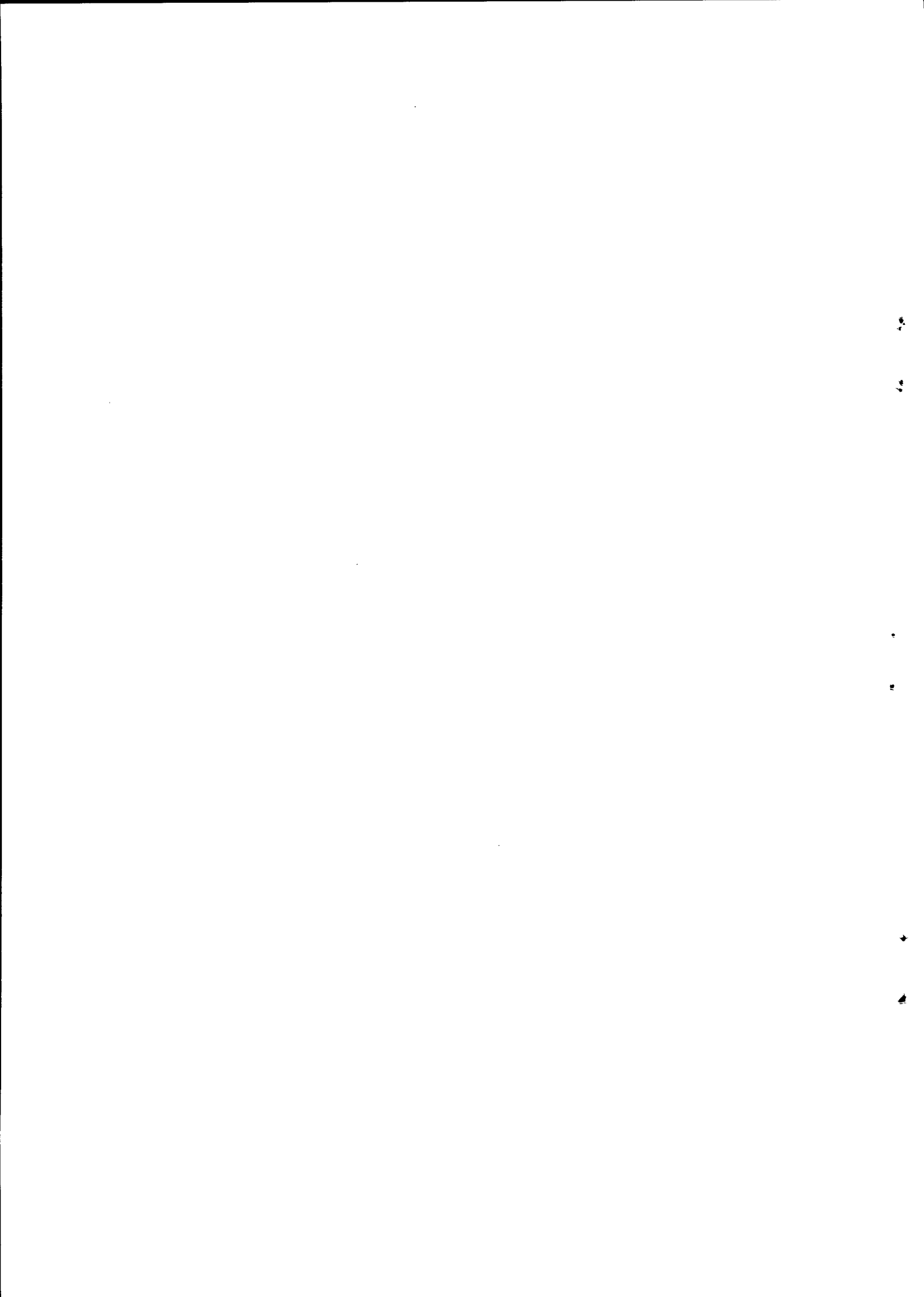


TABELA: D02

BRASIL

ONIBUS URBANOS

QUILOMETRAGEM PERCORRIDA POR HABITANTE

1987/1991

ANO	QUILOMETRAGEM PERCORRIDA / HABITANTE
1987	6,19
1988	6,66
1989	6,26
1990	6,09
1991	6,89

Fonte: EBTU – Empresa Brasileira de Transportes Públicos – Registros – 1987/88/89
ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos – Pesquisa – 1990
IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – Pesquisa – 1991
IBGE – Anuário Estatístico

Nota: (1) Estimativas de População – IPEA/CPS

(2) os dados de 1987 a 1989 referem-se a passageiros transportados em um mês e os de 1990 em um ano e divididos por doze meses, exceto para Fortaleza e Maceio

(3) em 1987, excluem-se as capitais: Belem, Boa Vista, Macapa, Natal, Rio Branco, Recife e Sao Luiz

(4) em 1988, excluem-se as capitais: Belem, Boa Vista, Belo Horizonte, Campo Grande, Curitiba Fortaleza, Macapa, Manaus, Recife, Rio Branco, Sao Luiz e Terezina

(5) em 1989, excluem-se as capitais: Belem, Boa Vista, Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Porto Velho, Recife, Porto Velho e Terezina

(6) em 1990, excluem-se as capitais: Boa Vista, Cuiaba, Campo Grande, Porto Velho, Rio Branco e Rio de Janeiro

(7) em 1991 excluem-se as capitais: Belem, Fortaleza, Curitiba, Teresina, Macapa, Maceio, Natal e Rio Branco

Elaboracao: IPEA/CPS – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada /
Coordenadoria de Política Social



TABELA: D03

BRASIL

**NUMERO DE ONIBUS URBANOS EM OPERACAO
POR 1000 HABITANTES**

1987/1991

ANO	ONIBUS URBANOS EM OPERACAO / 1000 HABITANTES
1987	0,98
1988	1,05
1989	1,00
1990	1,05
1991	1,11

Fonte: EBTU - Empresa Brasileira de Transportes Publicos - Registros - 1987/88/89

ANTP - Associacao Nacional de Transportes Publicos - Pesquisa - 1990

IPEA - Instituto de Pesquisa Economica Aplicada - Pesquisa - 1991

IBGE - Anuario Estatistico

Nota: (1) Estimativas de Populacao - IPEA/CPS

(2) em 1987, excluem-se as capitais: Belem, Boa Vista, Macapa,
Natal, Rio Branco, Recife e Sao Luiz

(3) em 1988, excluem-se as capitais: Belem, Boa Vista, Belo Horizonte,
Campo Grande, Curitiba Fortaleza, Macapa, Manaus, Recife,
Rio Branco, Sao Luiz e Terezina

(4) em 1989, excluem-se as capitais: Belem, Boa Vista, Belo Horizonte,
Curitiba, Fortaleza, Porto Velho, Recife, Porto Velho e Terezina

(5) em 1990, excluem-se as capitais: Boa Vista, Cuiaba,
Campo Grande, Porto Velho, Rio Branco e Rio de Janeiro

(6) em 1991, excluem-se as capitais: Belem, Fortaleza,
Macapa, Maceio, Natal e Rio Branco

Elaboracao: IPEA/CPS - Instituto de Pesquisa Economica Aplicada /
Coordenadoria de Politica Social

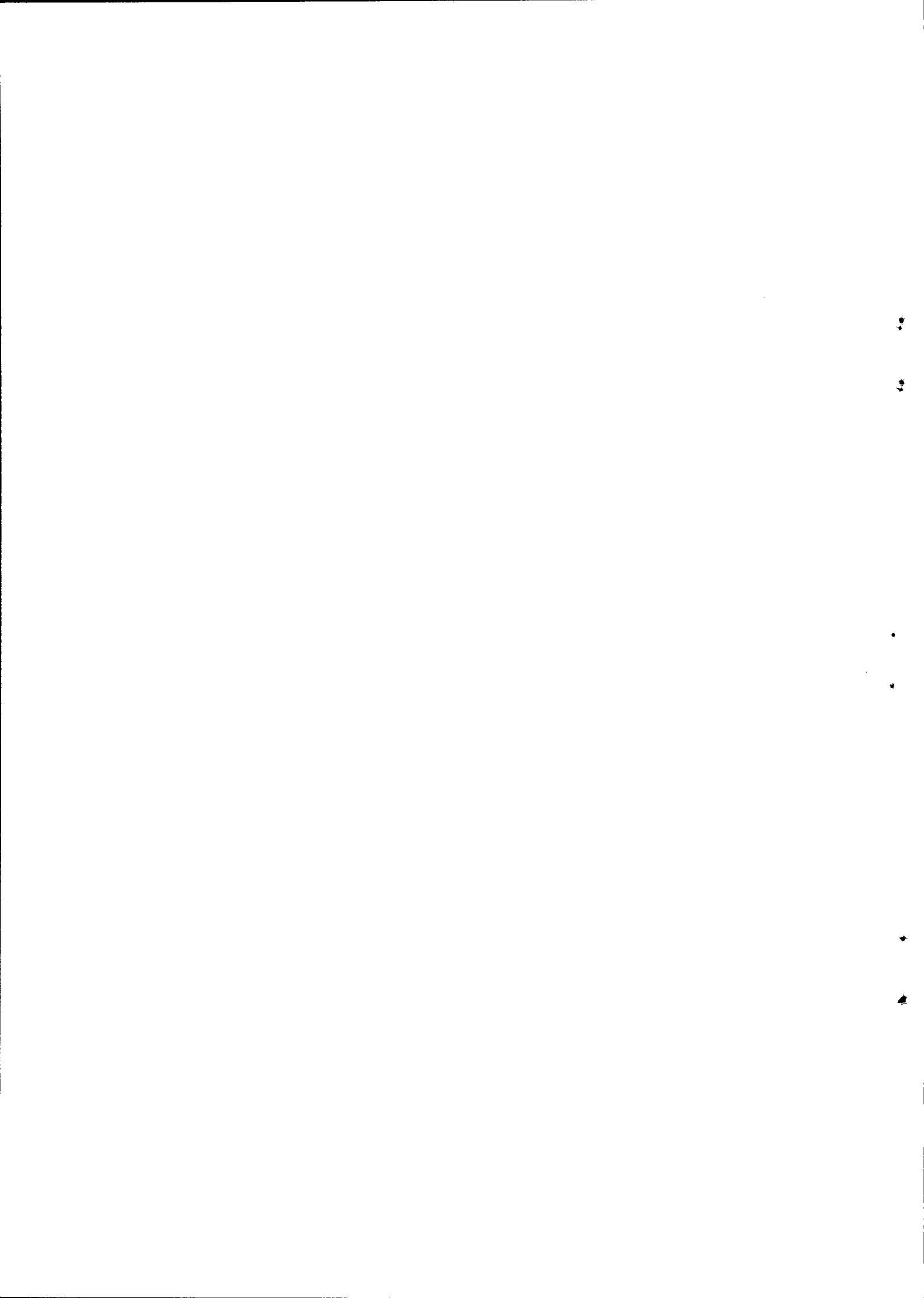


TABELA: D04

BRASIL

ONIBUS URBANOS

NUMERO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS POR

ONIBUS URBANO EM OPERACAO

1987/1991

ANO	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS / ONIBUS URBANOS EM OPERACAO
1987	21437,28348
1988	19012,61714
1989	20515,69676
1990	19735,92981
1991	18296,92271

Fonte: EBTU - Empresa Brasileira de Transportes Urbanos - Registros - 1987/88/89

ANTP - Associacao Nacional de Transportes Publicos - Pesquisa - 1990

IPEA - Instituto de Pesquisa Economica Aplicada - Pesquisa - 1991

Nota: (1) os dados de 1987 a 1989 referem-se a passageiros transportados em um mes

e os de 1990 e 1991 em um ano e divididos por doze meses, exceto para Fortaleza e Maceio

(2) em 1987, excluem-se as capitais: Belem, Boa Vista, Macapa,

Natal, Rio Branco, Recife e Sao Luiz

(3) em 1988, excluem-se as capitais: Belem, Boa Vista, Belo Horizonte,

Campo Grande, Curitiba Fortaleza, Macapa, Manaus, Recife,

Rio Branco, Sao Luiz e Terezina

(4) em 1989, excluem-se as capitais: Belem, Boa Vista, Belo Horizonte,

Curitiba, Fortaleza, Porto Velho, Recife, Porto Velho e Terezina

(5) em 1990 excluem-se as capitais: Campo Grande,

Cuiaba, Porto Velho, Rio de Janeiro, Macapa, Boa Vista e Rio Branco

(6) em 1991 excluem-se as capitais: Macapa, Rio Branco,

Maceio, Belem, Fortaleza, Natal

Elaboracao: IPEA/CPS - Instituto de Pesquisa Economica Aplicada /

Coordenadoria de Politica Social

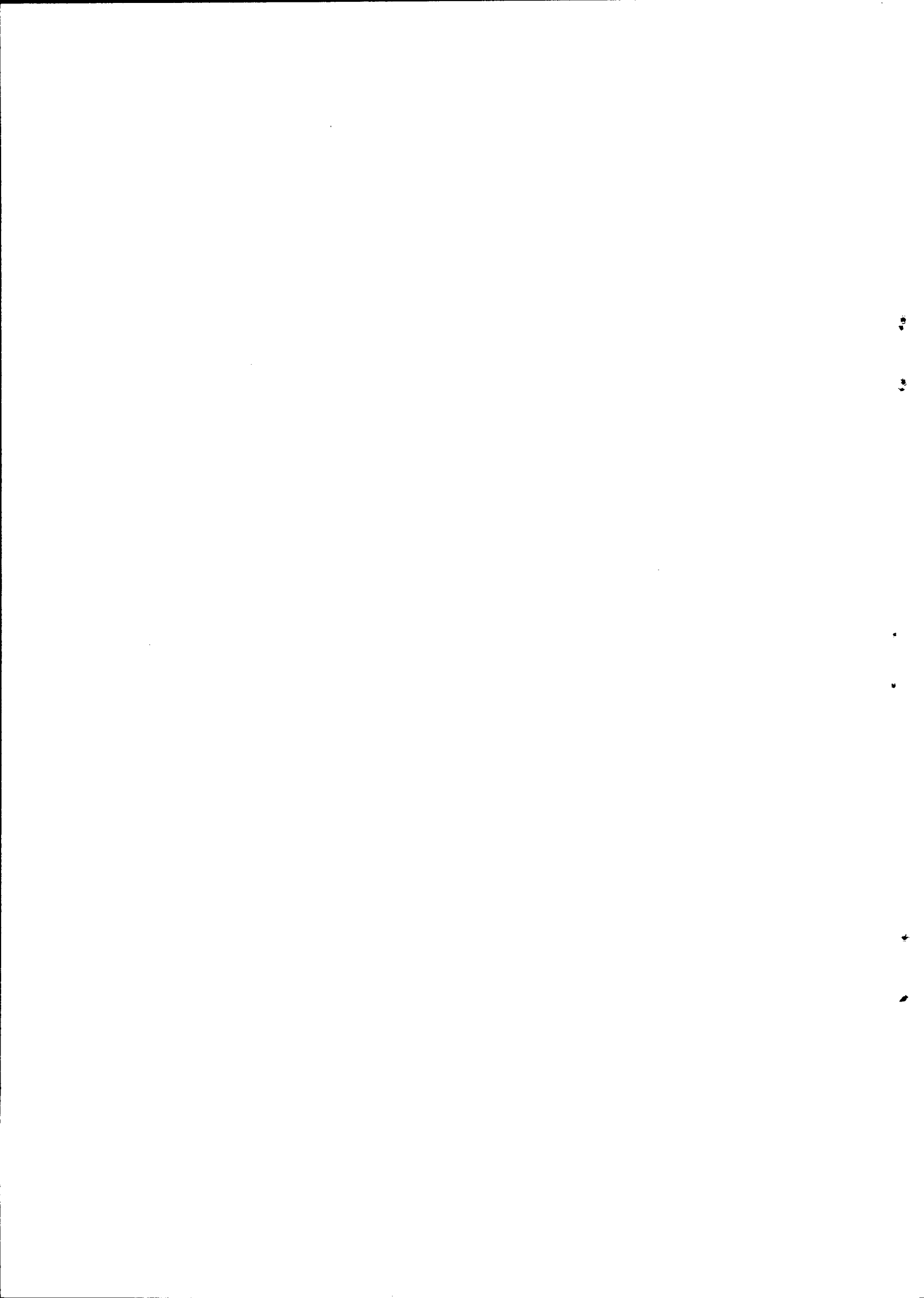


TABELA: D05
BRASIL
ONIBUS URBANOS
QUILOMETRAGEM PERCORRIDA POR
ONIBUS URBANOS EM OPERACAO
1987/1991

ANO	QUILOMETRAGEM PERCORRIDA / ONIBUS URBANO EM OPERACAO
1987	6329,92
1988	6386,54
1989	6272,69
1990	5794,85
1991	6201,87

Fonte: EBTU – Empresa Brasileira de Transportes Públicos – Registros – 1987/88/89
ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos – Pesquisa – 1990
IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – Pesquisa – 1991

Nota: (1) os dados de 1987 a 1989 referem-se a passageiros transportados em um mês e os de 1990 e 1991 em um ano e divididos por doze meses, exceto para Fortaleza e Maceio
(2) em 1987, excluem-se as capitais: Belem, Boa Vista, Macapa, Natal, Rio Branco, Recife e Sao Luiz
(3) em 1988, excluem-se as capitais: Belem, Boa Vista, Belo Horizonte, Campo Grande, Curitiba Fortaleza, Macapa, Manaus, Recife, Rio Branco, Sao Luiz e Terezina
(4) em 1989, excluem-se as capitais: Belem, Boa Vista, Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Porto Velho, Recife, Porto Velho e Terezina
(5) em 1990, excluem-se as capitais: Boa Vista, Cuiaba, Campo Grande, Porto Velho, Rio Branco e Rio de Janeiro
(6) em 1991, excluem-se as capitais: Macapa, Rio Branco, Belem, Fortaleza, Maceio, Natal

Elaboracao: IPEA/CPS – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada /
Coordenadoria de Política Social

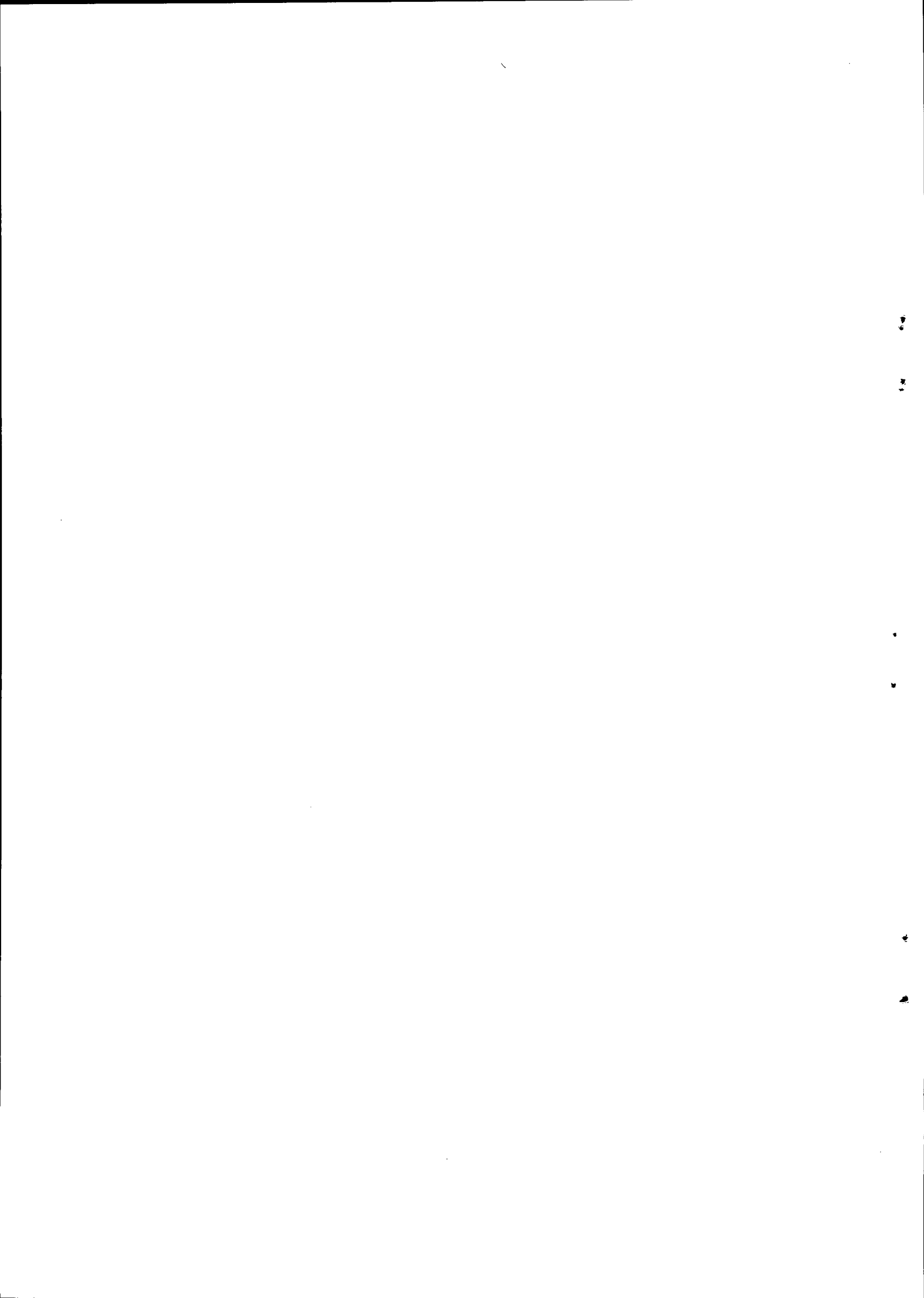


TABELA: D06
BRASIL
ONIBUS URBANOS
PASSAGEIROS TRANSPORTADOS POR
QUILOMETRO PERCORRIDO (IPK)
1987/1991

ANO	IPK
1987	3,39
1988	2,99
1989	3,26
1990	3,41
1991	2,96

Fonte: EBTU - Empresa Brasileira de Transportes Publicos - Registros - 1987/88/89
ANTP - Associacao Nacional de Transportes Publicos - Pesquisa - 1990
IPEA - Instituto de Pesquisa Economica Aplicada - Pesquisa - 1991

Nota: (1) os dados de 1987 a 1989 referem-se a passageiros transportados em um mes e os de 1990 e 1991 em um ano e divididos por doze meses, exceto para Fortaleza e Maceio

(2) em 1987, excluem-se as capitais: Belem, Boa Vista, Macapa, Natal, Rio Branco, Recife e Sao Luiz

(3) em 1988, excluem-se as capitais: Belem, Boa Vista, Belo Horizonte, Campo Grande, Curitiba Fortaleza, Macapa, Manaus, Recife, Rio Branco, Sao Luiz e Terezina

(4) em 1989, excluem-se as capitais: Belem, Boa Vista, Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Porto Velho, Recife, Porto Velho e Terezina

(5) em 1990, excluem-se as capitais: Boa Vista, Cuiaba, Campo Grande, Porto Velho, Rio Branco e Rio de Janeiro

(6) em 1991, excluem-se as capitais: Belem, Maceio, Natal, Curitiba, Fortaleza, Macapa, Rio Branco, Teresina

Elaboracao: IPEA/CPS - Instituto de Pesquisa Economica Aplicada /
Coordenadoria de Politica Social

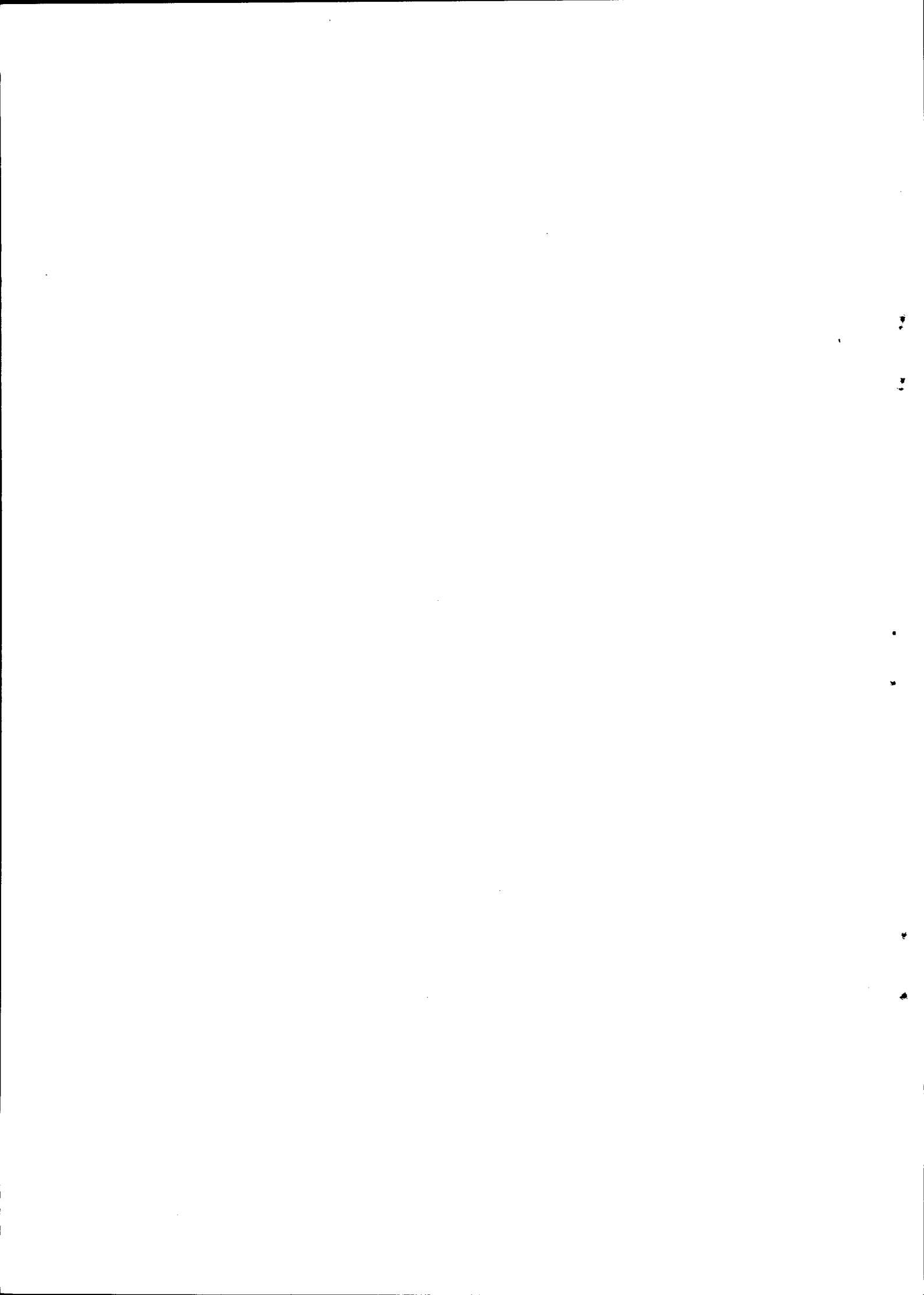


TABELA: D07
BRASIL
ONIBUS URBANOS
IDADE MEDIA DA FROTA

ANO	IDADE MEDIA DA FROTA
1989	4,13

Fonte: EBTU - Empresa Brasileira de Transportes Publicos - Registros

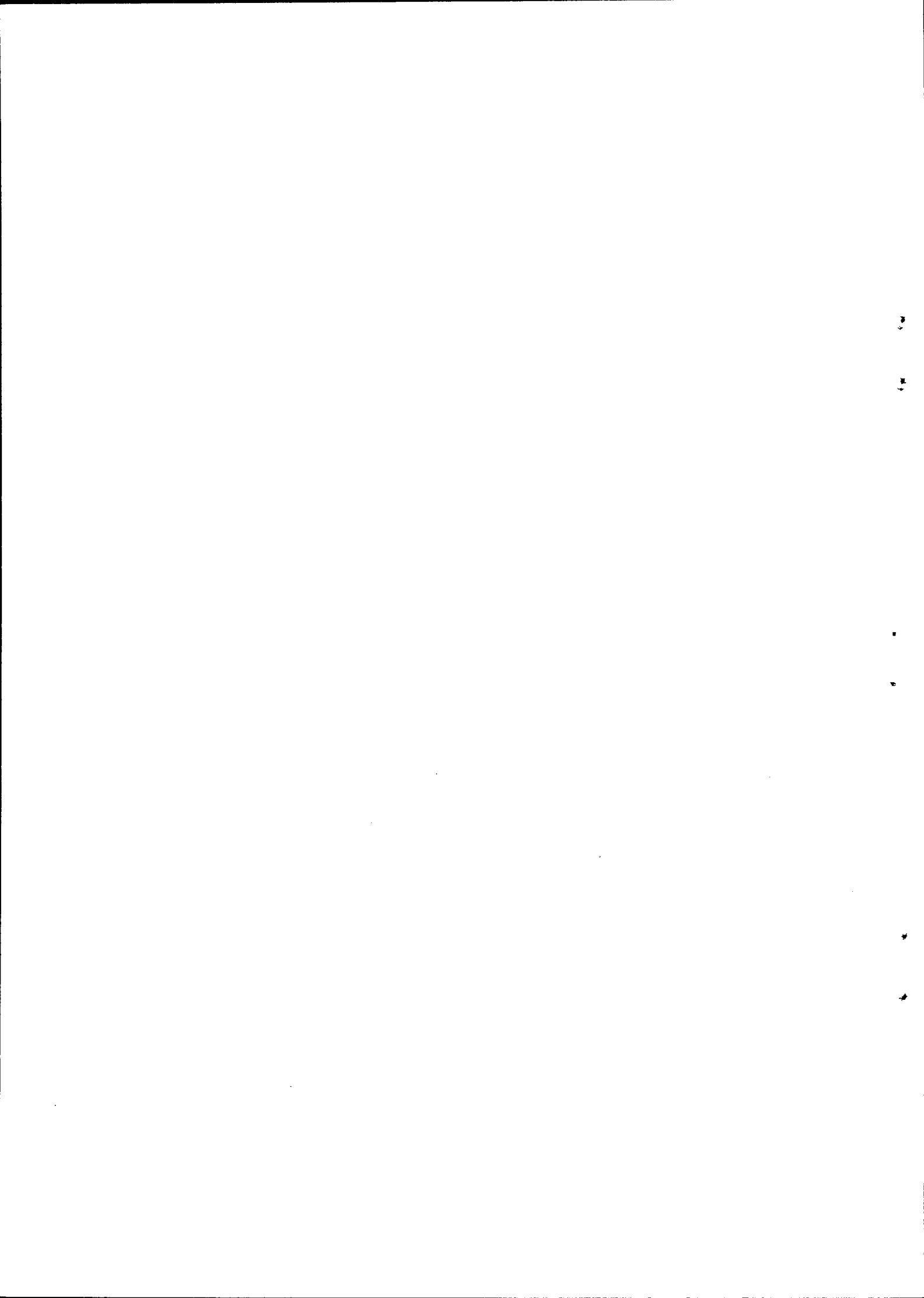


TABELA: D08**BRASIL****SISTEMAS METRO-FERROVIARIOS****PASSAGEIROS TRANSPORTADOS POR HABITANTE****1980/1991**

ANO	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS/ HABITANTE		
	METRO/SP	OUTROS	TOTAL
1980	24,56	31,11	46,46
1981	24,20	32,94	48,10
1982	40,08	37,73	62,90
1983	42,92	42,05	69,06
1984	46,29	47,18	76,36
1985	46,57	42,28	67,39
1986	51,62	36,90	61,91
1987	59,27	38,20	66,96
1988	58,79	28,64	51,19
1989	68,35	29,29	55,42
1990	64,92	27,22	51,96
1991	69,09	28,57	54,81

Fonte: CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos

FEPASA - Ferrovia Paulista SA

METRO/SP - Companhia do Metropolitano de Sao Paulo

METRO/RJ - Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro

TRENSURB - Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre

IBGE - Anuario Estatistico

Nota: (1) de 1980 a 1984 inclui somente Rio de Janeiro (CBTU e Metro) e Sao Paulo (CBTU, Metro e FEPASA)

(2) em 1985, idem(2), incluindo tambem Recife (CBTU - Metropolitano) e Porto Alegre (TRENSURB)

(3) em 1986 e 1987, idem(3), incluindo Belo Horizonte (CBTU)

(4) de 1988 a 1991, todo o sistema

(5) OUTROS: todos os sistemas exceto METRO/SP

TOTAL: todos os sistemas

Elaboracao: IPEA/CPS - Instituto de Pesquisa Economica Aplicada /
Coordenadoria de Politica Social

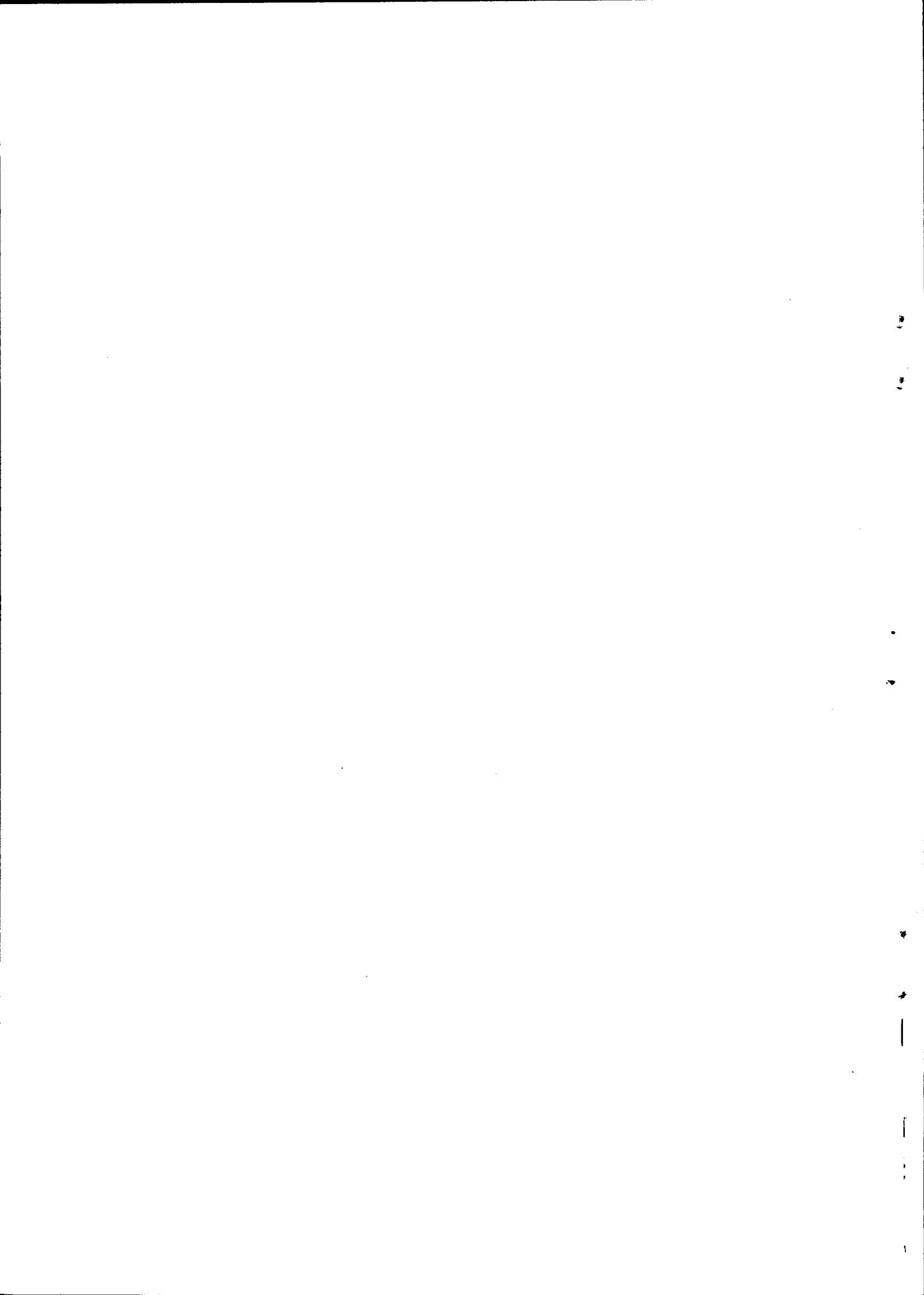


TABELA: D09

BRASIL

SISTEMAS METRO-FERROVIARIOS

QUILOMETRAGEM PERCORRIDA POR HABITANTE

1980/1991



ANO	QUILOMETRAGEM PERCORRIDA/ HABITANTE		
	METRO/SP	OUTROS	TOTAL
1980	0,47	0,47	0,77
1981	0,51	0,58	0,90
1982	0,65	0,69	1,09
1983	0,65	0,73	1,14
1984	0,63	2,33	2,73
1985	0,64	2,11	2,45
1986	0,69	2,03	2,36
1987	0,77	2,13	2,51
1988	0,91	1,65	2,00
1989	1,51	1,66	2,24
1990	1,14	1,64	2,08
1991	1,12	1,67	2,10

Fonte: CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos
FEPASA - Ferrovia Paulista SA
METRO/SP - Companhia do Metropolitano de Sao Paulo
METRO/RJ - Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro
TRENSURB - Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre
IBGE - Anuario Estatistico

Nota: (1) de 1980 a 1983, inclui somente Rio de Janeiro (Metro)
e Sao Paulo (Metro e FEPASA)
(2) em 1984, idem(1), incluindo tambem Rio de Janeiro (CBTU)
e Sao Paulo (CBTU)
(3) em 1985, idem(2), incluindo tambem Recife (CBTU - Metropolitano)
e Porto Alegre (TRENSURB)
(4) em 1986 e 1987, idem(3), incluindo Belo Horizonte (CBTU)
e Recife (CBTU - Linha Sul)
(5) de 1988 a 1990, todo o sistema
(6) OUTROS: todos os sistemas exceto METRO/SP
TOTAL: todos os sistemas

Elaboracao: IPEA/CPS - Instituto de Pesquisa Economica Aplicada /
Coordenadoria de Politica Social

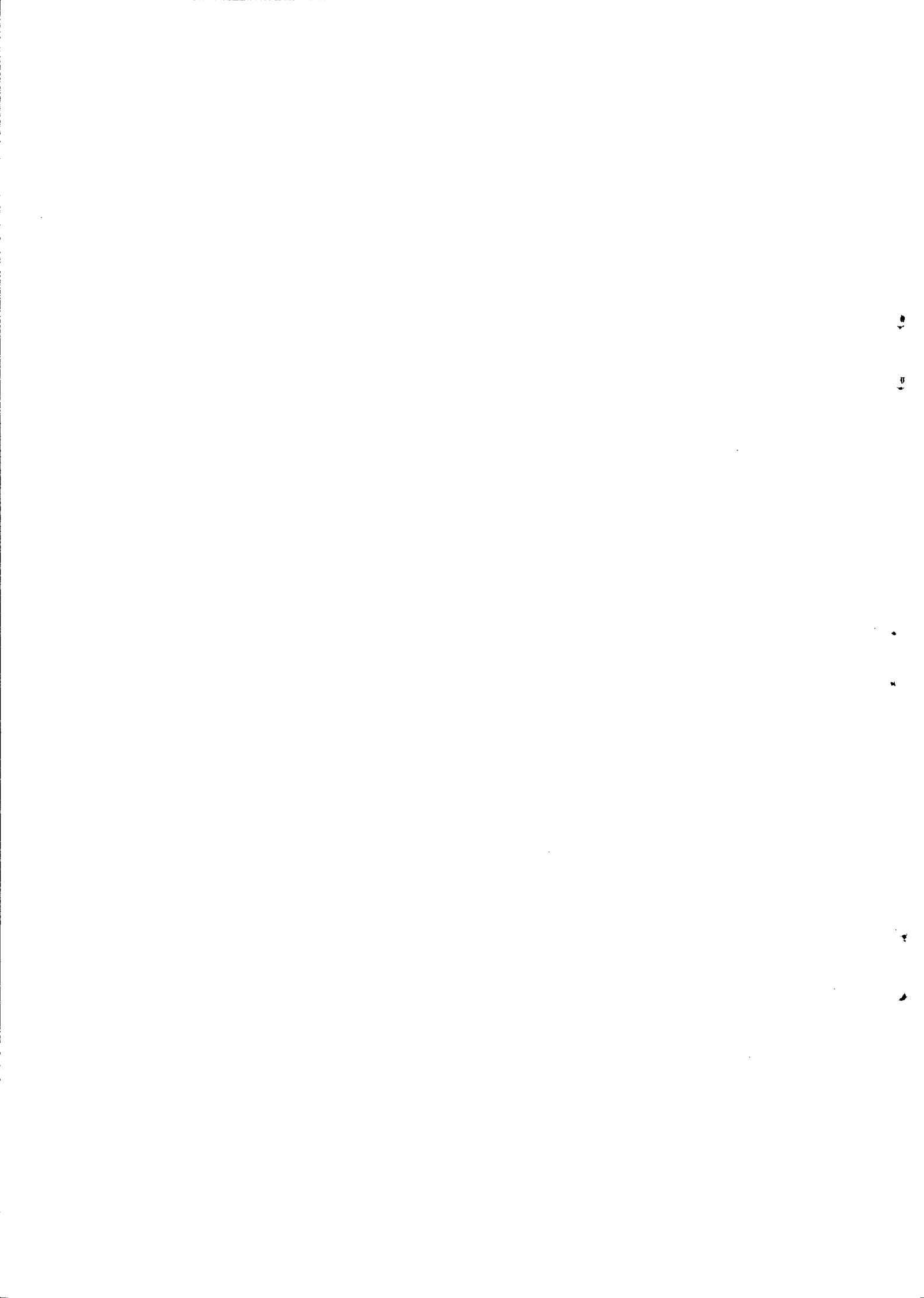


TABELA: D10**BRASIL****SISTEMA METRO-FERROVIARIO****NUMERO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS POR****CARRO EM OPERACAO****1980/1991**

ANO	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS/ CARRO EM OPERACAO		
	METRO/SP	OUTROS	TOTAL
1980	993210	210044	495573
1981	865092	255211	495164
1982	1258384	383827	739842
1983	1331979	352178	494383
1984	1451138	403055	556752
1985	1386137	427657	581341
1986	1361082	409600	577162
1987	1451403	458492	657288
1988	1099362	388227	555154
1989	1323263	394890	606184
1990	1285624	443316	866703
1991	1113997	378581	553510

Fonte: CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos

FEPASA - Ferrovia Paulista SA

METRO/SP - Companhia do Metropolitano de Sao Paulo

METRO/RJ - Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro

TRENSURB - Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre

Nota: (1) de 1980 a 1982 inclui somente Rio de Janeiro (Metro) e
Sao Paulo (Metro e FEPASA)

(2) de 1983 a 1985, idem (1), incluindo Rio de Janeiro (CBTU) e
Sao Paulo (CBTU)

(3) de 1986 a 1989, idem (2), incluindo Recife (CBTU) e
Belo Horizonte (CBTU)

(4) em 1990, idem (1), incluindo Porto Alegre (TRENSURB)

(5) 1991 inclui todo o sistema

(6) OUTROS: todos os sistemas exceto METRO/SP

TOTAL: todos os sistemas

Elaboracao: IPEA/CPS - Instituto de Pesquisa Economica Aplicada /
Coordenadoria de Politica Social

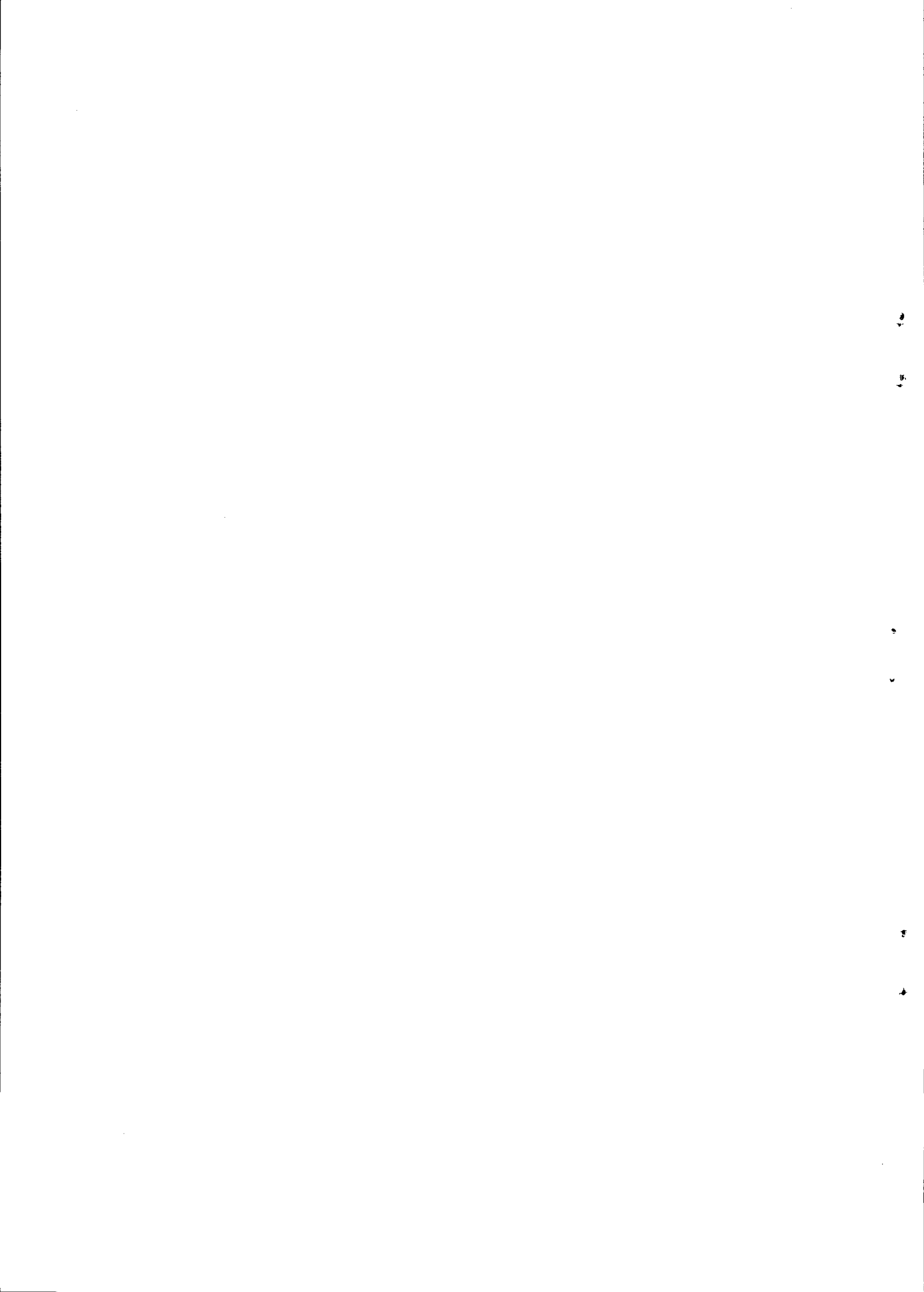


TABELA: D11**BRASIL****SISTEMAS METRO-FERROVIARIOS****PASSAGEIROS TRANSPORTADOS POR EMPREGADOS(1)****NAS EMPRESAS METRO-FERROVIARIAS****1980/1991**

ANO	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS/ EMPREGADO NAS EMPRESAS		
	METRO/SP	OUTROS	TOTAL
1980	53032	29754	45460
1981	65331	28192	50811
1982	73459	24410	57402
1983	78335	29436	62923
1984	80460	31494	42533
1985	71586	29855	39507
1986	72585	27125	38043
1987	71409	28424	38731
1988	60603	24979	34076
1989	72071	27574	39371
1990	71768	25425	36711
1991	75343	32944	45092

Fonte: CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos**FEPASA - Ferrovia Paulista SA****METRO/SP - Companhia do Metropolitano de Sao Paulo****METRO/RJ - Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro****TRENSURB - Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre****Nota: (1) dados de dezembro de cada ano****(2) de 1980 a 1984 inclui somente Sao Paulo (Metro e FEPASA)****(3) em 1984, idem (1) incluindo Rio de Janeiro (CBTU)****e Sao Paulo (CBTU)****(4) em 1985, idem(2), incluindo tambem Recife (CBTU - Metropolitano)****(5) em 1986, idem(3), incluindo Belo Horizonte (CBTU)****(6) em 1987 idem (4), incluindo Rio de Janeiro (Metro)****(7) de 1988 a 1991, todo o sistema****(8) OUTROS: todos os sistemas exceto METRO/SP****TOTAL: todos os sistemas****Elaboracao: IPEA/CPS - Instituto de Pesquisa Economica Aplicada /****Coordenadoria de Politica Social**

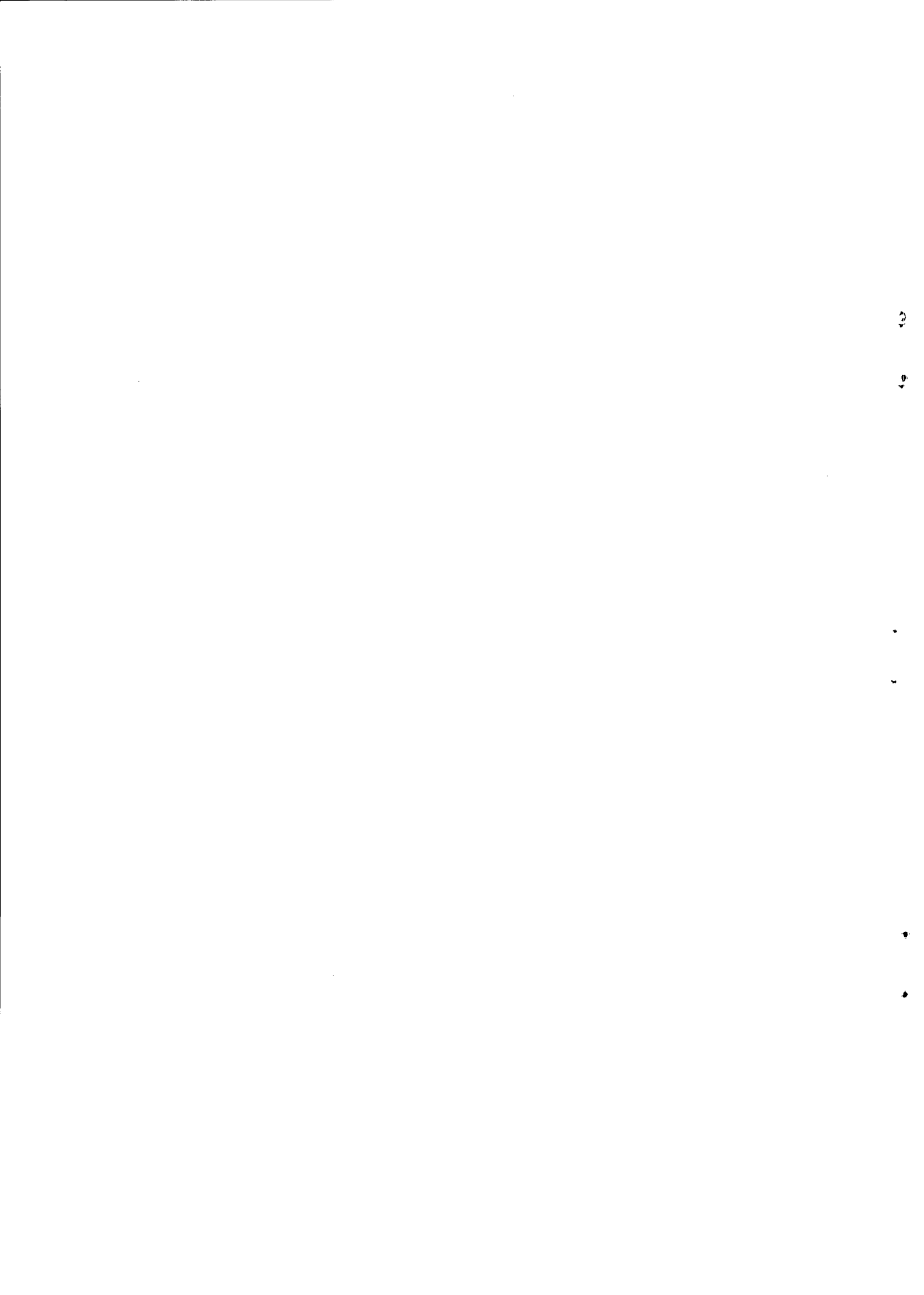


TABELA: D12

BRASIL

SISTEMA METRO-FERROVIARIO

NUMERO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS POR

QUILOMETRO PERCORRIDO

1980/1991

ANO	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS/ QUILOMETRO PERCORRIDO		
	METRO/SP	OUTROS	TOTAL
1980	52,14	11,99	27,42
1981	47,19	11,90	24,49
1982	62,02	16,25	33,24
1983	65,90	17,94	35,14
1984	73,08	20,21	27,94
1985	72,95	20,04	27,46
1986	75,08	18,19	26,21
1987	77,13	17,90	26,71
1988	64,39	17,38	25,62
1989	45,37	17,60	24,74
1990	56,95	16,57	25,01
1991	61,70	17,07	26,12

Fonte: CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos

FEPASA - Ferrovia Paulista SA

METRO/SP - Companhia do Metropolitano de Sao Paulo

METRO/RJ - Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro

TRENSURB - Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre

Nota: (1) de 1980 a 1982 inclui somente Rio de Janeiro (Metro) e
Sao Paulo (Metro e FEPASA)(2) de 1983 a 1985, idem (1), incluindo Rio de Janeiro (CBTU) e
Sao Paulo (CBTU)(3) de 1986 a 1989, idem (2), incluindo Recife (CBTU) e
Belo Horizonte (CBTU)

(4) em 1990, idem (1), incluindo Porto Alegre (TRENSURB)

(5) OUTROS: todos os sistemas exceto METRO/SP

TOTAL: todos os sistemas

Elaboracao: IPEA/CPS - Instituto de Pesquisa Economica Aplicada /
Coordenadoria de Politica Social

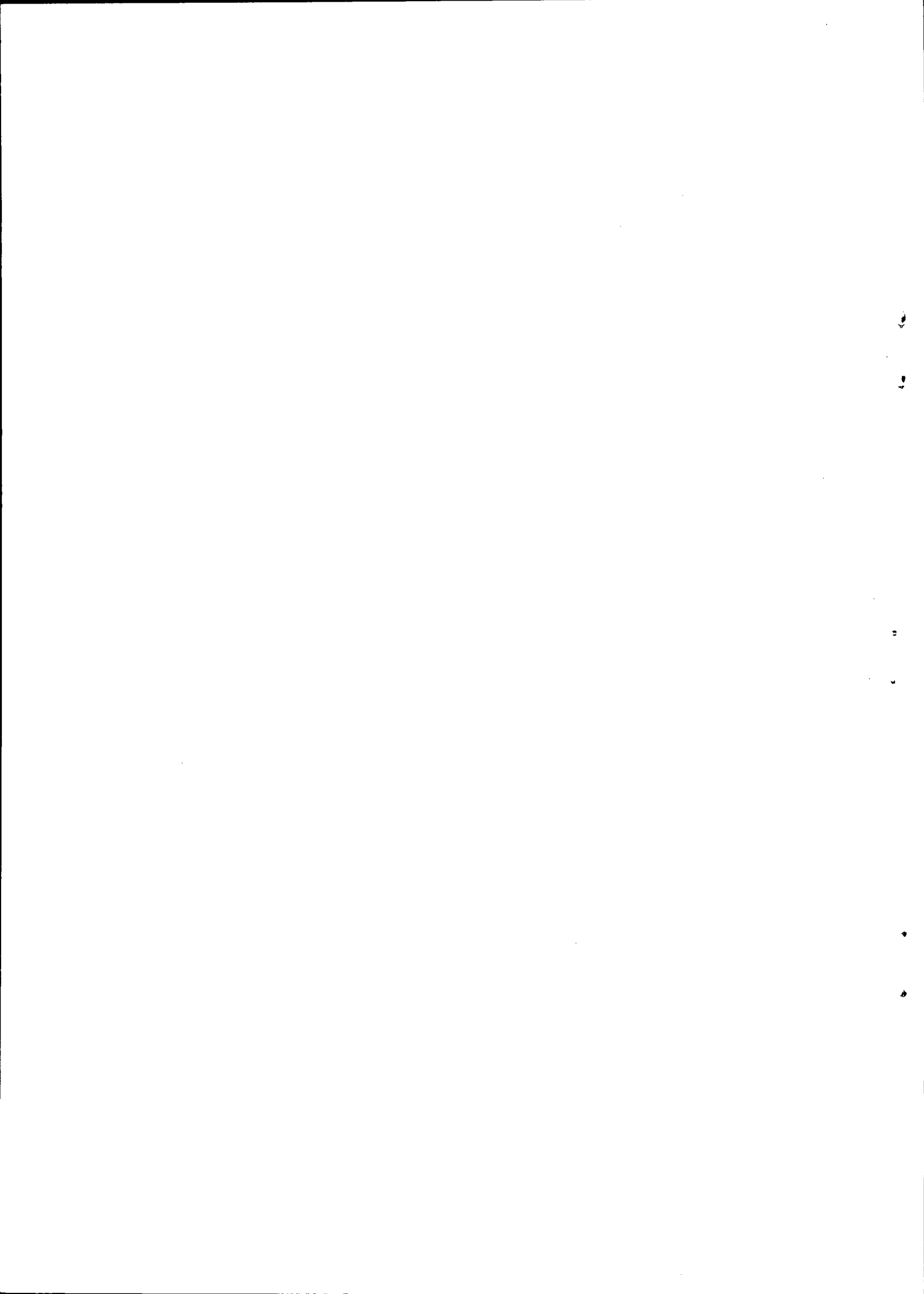


TABELA: D13

BRASIL

SISTEMA METRO-FERROVIARIO

NUMERO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS POR
QUILOMETRO DE EXTENSAO DAS LINHAS

1980/1991

ANO	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS / EXTENSAO DAS LINHAS		
	METRO/SP	OUTROS	TOTAL
1980	10806943	1096664	3192955
1981	9186814	1231135	3041793
1982	14531967	1836888	4648865
1983	15207206	2177455	5138217
1984	16567652	1005800	1569156
1985	16835668	1019470	1569850
1986	16506738	956341	1543777
1987	19146170	1008762	1700786
1988	13904524	749483	1284878
1989	16328175	776548	1409482
1990	15665450	731362	1339163
1991	15670574	764220	1403217

Fonte: CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos

FEPASA - Ferrovia Paulista SA

METRO/SP - Companhia do Metropolitano de Sao Paulo

METRO/RJ - Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro

TRENSURB - Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre

Nota: (1) de 1980 a 1983, inclui somente Rio de Janeiro (Metro)

e Sao Paulo (Metro e FEPASA)

(2) em 1984, idem (1), incluindo Rio de Janeiro (CBTU)

e Sao Paulo (CBTU)

(3) em 1985, idem (2), incluindo Recife (CBTU - Metropolitano)

e Porto Alegre (TRENSURB)

(4) em 1986 e 1987, idem (3), incluindo Belo Horizonte (CBTU)

(5) de 1988 a 1991, todo o sistema

(6) OUTROS: todos os sistemas exceto METRO/SP

TOTAL: todos os sistemas

Elaboracao: IPEA/CPS - Instituto de Pesquisa Economica Aplicada /

Coordenadoria de Politica Social



TABELA: D14**BRASIL****SISTEMA METRO-FERROVIARIO****QUILOMETRAGEM PERCORRIDA POR****CARROS EM OPERACAO****1980/1991**

ANO	QUILOMETRAGEM PERCORRIDA/ CARRO EM OPERACAO		
	METRO/SP	OUTROS	TOTAL
1980	19048	17516	18075
1981	18333	21447	20222
1982	20290	23614	22261
1983	20213	25233	23169
1984	19858	19939	19927
1985	19000	21256	20894
1986	18129	22613	21823
1987	18817	25797	24399
1988	17073	22586	21292
1989	29167	22743	24205
1990	22574	31265	26896
1991	18056	22172	21193

Fonte: CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos**FEPASA - Ferrovia Paulista SA****METRO/SP - Companhia do Metropolitano de Sao Paulo****METRO/RJ - Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro****TRENSURB - Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre****Nota: (1) de 1980 a 1982 inclui somente Rio de Janeiro (Metro) e
Sao Paulo (Metro e FEPASA)****(2) de 1983 a 1985, idem (1), incluindo Rio de Janeiro (CBTU) e
Sao Paulo (CBTU)****(3) de 1986 a 1989, idem (2), incluindo Recife (CBTU) e
Belo Horizonte (CBTU)****(4) em 1990, idem (1), incluindo Porto Alegre (TRENSURB)****(5) em 1991 todo o sistema****(6) OUTROS: todos os sistemas exceto METRO/SP****TOTAL: todos os sistemas****Elaboracao: IPEA/CPS - Instituto de Pesquisa Economica Aplicada /
Coordenadoria de Politica Social**

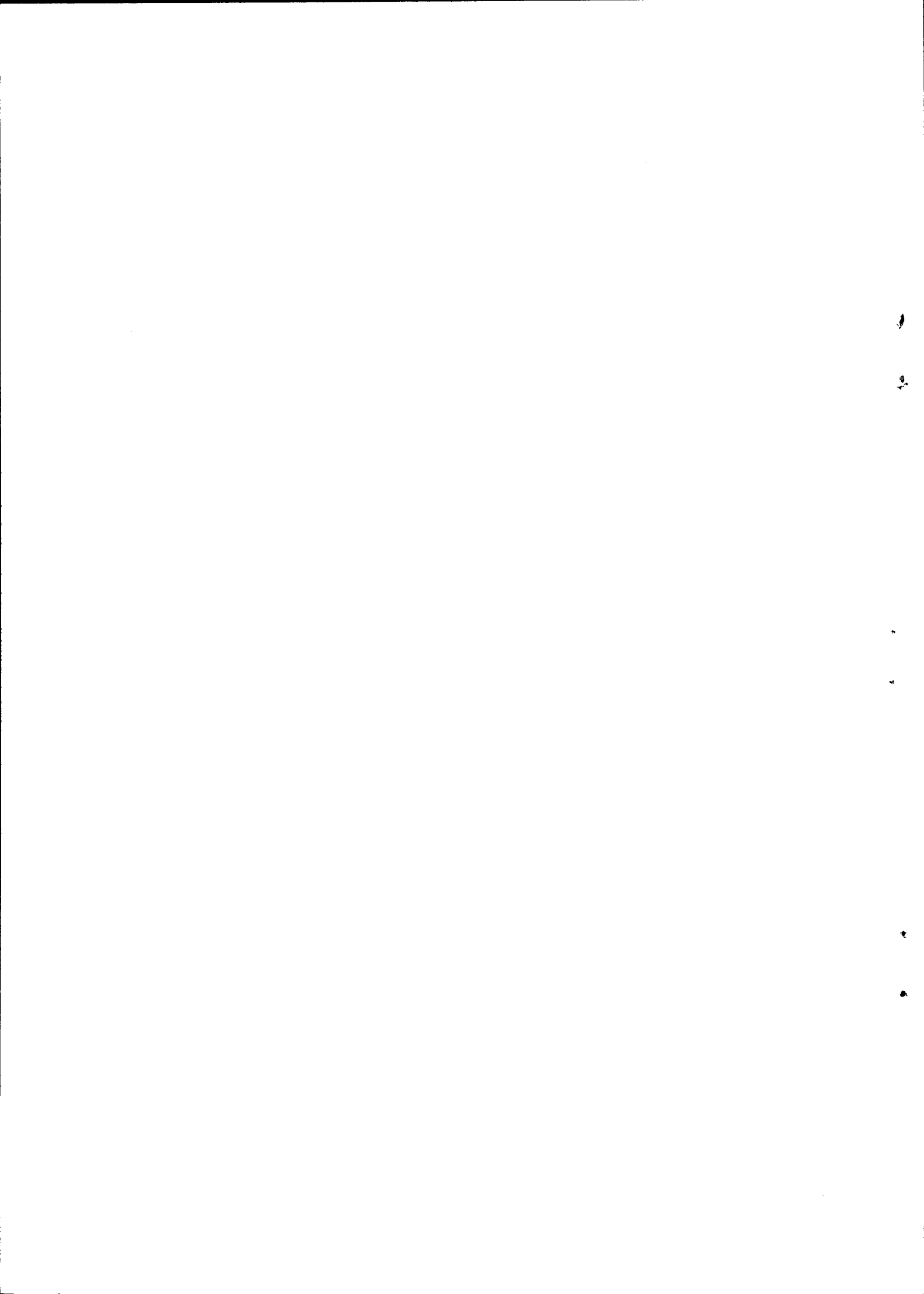


TABELA: S01
CAPITAIS BRASILEIRAS
GRATUIDADES CONCEDIDAS POR GRUPOS BENEFICIADOS E CAPITAIS
1990

CAPITAL	GRATUIDADES CONCEDIDAS								
	IDOSOS (1)	DEFICIENTES FISICOS	OFICIAIS DE JUSTICA	POLICIA CIVIL	FISCAIS	PESSOAL DOS CORREIOS	PESSOAL DAS OPERADORAS E SINDICATO	MILITARES (POLICIA, FA e BOMBEIROS)	OUTROS
Aracaju	*	* (3)	*	*	* (4)			*	* (7)
Belem	*								*
Belo Horizonte	*	*	*			*			
Boa Vista						*			
Brasilia	*	*	*				*		
Campo Grande									
Cuiaba						*		*	
Curitiba	*	*	*						
Florianopolis	*								
Fortaleza	*								
Goiania	*								
Joao Pessoa	*	*	*	*					
Macapa				*				*	
Maceio	*	*	*	*					* (8)
Manaus	* (2)	*					*		
Natal	*						*		
Porto Alegre	*	*	*		* (5)	*		*	
Porto Velho	*						*	*	
Recife	*	*		*	* (5)			*	
Rio Branco									
Rio de Janeiro									
Salvador	*					*		*	
Sao Luis	*					*		*	
Sao Paulo	*		*			*	* (6)	*	
Teresina	*			*				*	
Vitoria	*	*					*		

FONTE: ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos
 Pesquisa sobre Política Tarifária, 1991

Nota: (1) Inclui Ex-combatentes
 (2) Deficientes com idade escolar
 (3) Crianças cadastradas

(4) Fiscais da Saúde, Trabalho e Receita Federal
 Elaboração: IPEA/CPS - Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas
 Coordenadoria de Política Social

(5) Fiscais do Transporte

(6) Funcionários da Secretaria Municipal dos Transportes - SMT

(7) Julizado da Criança e Adolescência e crianças menores de 6 anos

(8) Presidentes comunitários

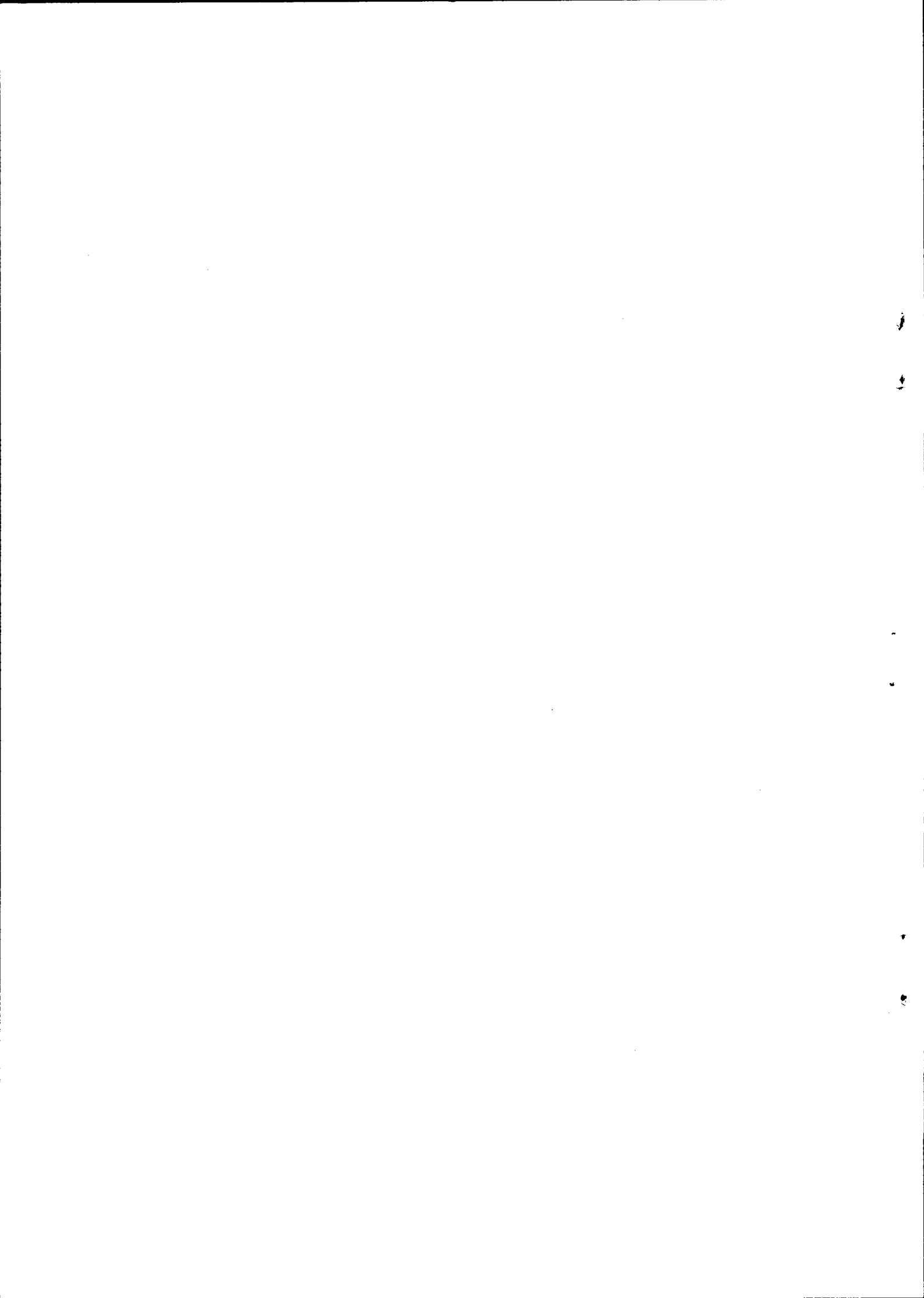


TABELA: S02

CAPITAIS BRASILEIRAS

DIFERENCA PERCENTUAL ENTRE RECEITA VIRTUAL(OU POTENCIAL)

E REAL (1) DO TRANSPORTE DE ESTUDANTES PELOS SEVICOS DE

ONIBUS DAS CAPITAIS

1990

CAPITAL	DIFERENCA PERCENTUAL
Aracaju	
Belem	50,00
Belo Horizonte	
Boa Vista	
Brasilia	67,00
Campo Grande	
Cuiaba	
Curitiba	50,00
Florianopolis	50,00
Fortaleza	50,00
Goiania	50,00
Joao Pessoa	50,00
Macapa	
Maceio	50,00
Manaus	
Natal	50,00
Porto Alegre	50,00
Porto Velho	
Recife	50,00
Rio Branco	
Rio de Janeiro	
Salvador	50,00
Sao Luis	50,00
Sao Paulo	50,00
Teresina	50,00
Vitoria	50,00

FONTE: ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos Pesquisa sobre Política Tarifária, 1991

Nota: (1) Para estimar a receita virtual e real, admitiu-se o valor medio da tarifa de onibus em 1990 a preços constantes. O valor real e igual ao valor virtual deduzido do percentual de desconto indicado na pesquisa para cada cidade.

Elaboracao: IPEA/CPS - Instituto de Pesquisas Economicas Aplicadas/ Coordenadoria de Política Social

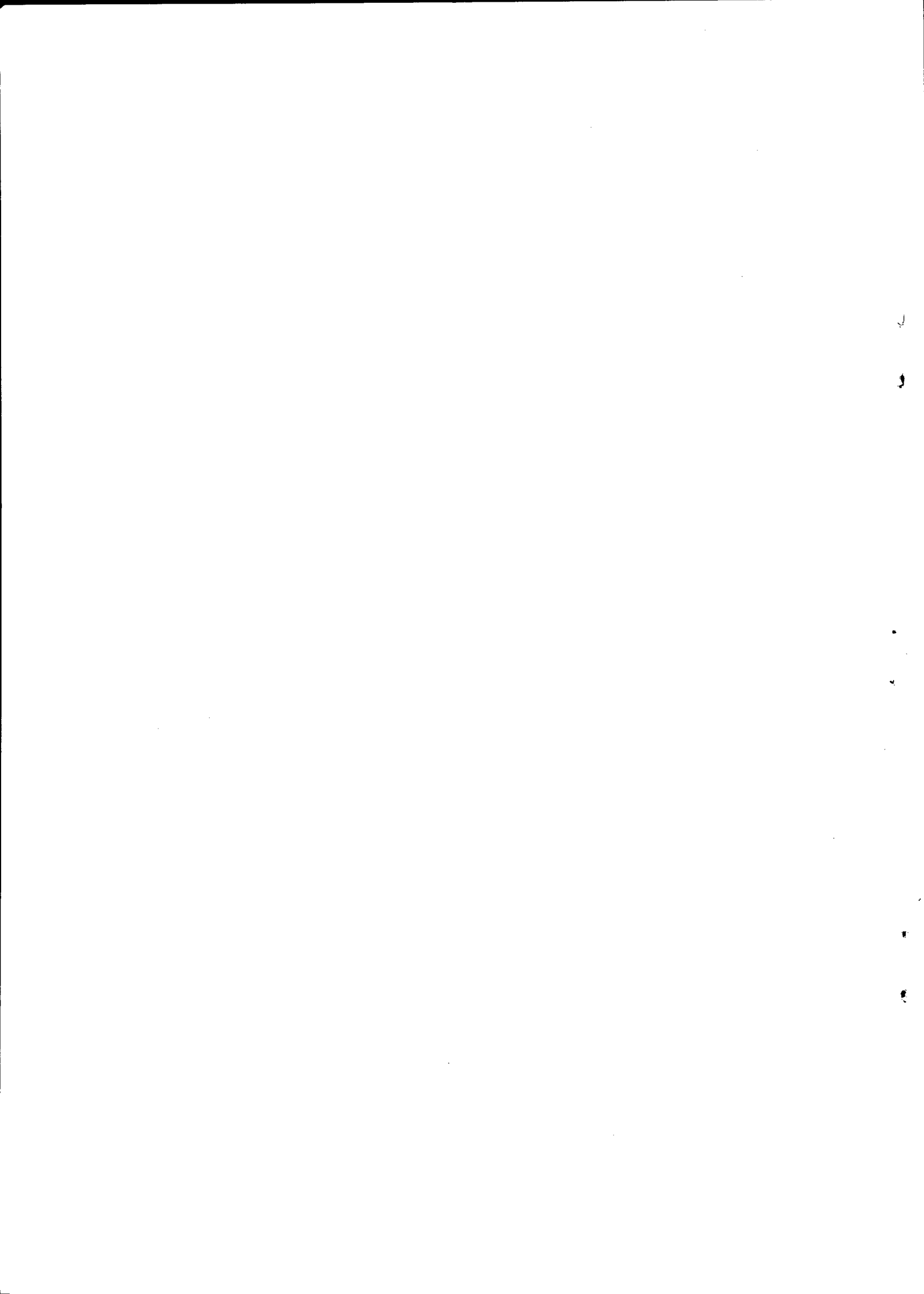


TABELA: S03**CAPITAIS BRASILEIRAS****PERCENTAGEM DE PARTICIPACAO DOS USUARIOS QUE UTILIZAM
VALE-TRANSPORTE NO TOTAL DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS
PELOS SERVICOS DE ONIBUS NAS CAPITAIS****1991 - 1992**

CAPITAL	% QUE UTILIZA VALE-TRANSPORTE	
	1991	1992
Aracaju	20,00	32,00
Belem	20,00	
Belo Horizonte	45,00	50,00
Boa Vista		58,00
Brasilia	50,00	62,91
Campo Grande		39,70
Cuiaba		30,20
Curitiba	44,40	50,00
Florianopolis	20,00	26,00
Fortaleza	41,00	
Goiania	ND	46,00
Joao Pessoa	20,20	21,00
Macapa		
Maceio	23,00	
Manaus	25,00	38,00
Natal	32,40	
Porto Alegre	37,40	42,58
Porto Velho		
Recife	37,00	36,20
Rio Branco		
Rio de Janeiro		
Salvador	40,50	40,69
Sao Luis	35,95	22,85
Sao Paulo	30,00	27,70
Teresina	33,00	36,00
Vitoria	39,00	47,79

FONTE: ANTP - Associacao Nacional de Transportes Publicos - Pesquisa - 1991

IPEA - Instituto de Pesquisa Economica Social - Pesquisa - 1992

Nota: Os dados se referem a observacao feita em um mes do primeiro semestre
dos anos de 1991 e 1992

Elaboracao: IPEA/CPS - Instituto de Pesquisas Economicas Aplicadas

Coordenadoria de Politica Social

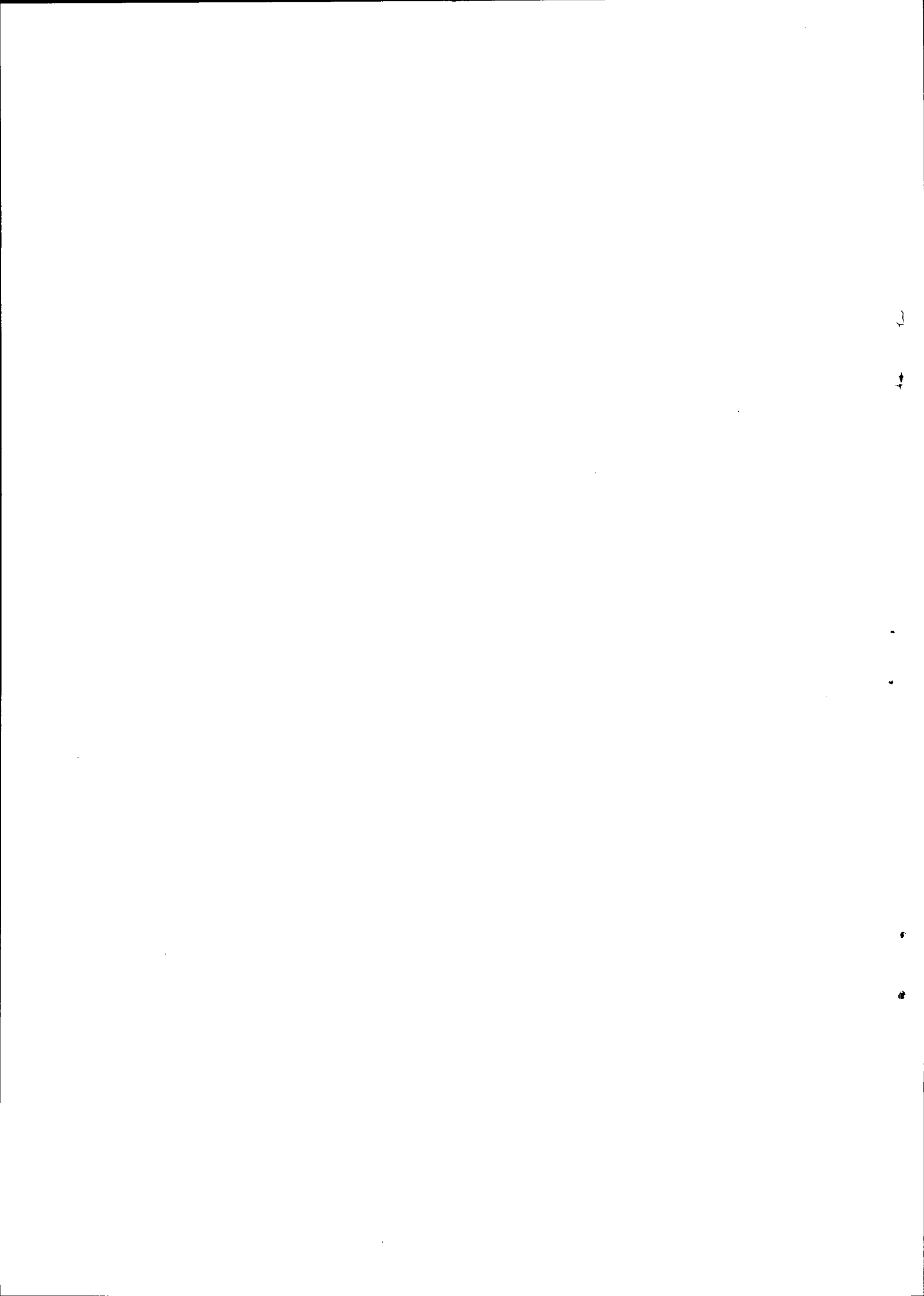


TABELA: S04**CAPITAIS BRASILEIRAS****CAPITAIS ONDE HA ISENCAO TRIBUTARIA PARA OS TRANSPORTES COLETIVOS****SEGUNDO TIPO DE TRIBUTO E COMPETENCIA TRIBUTARIA**

1990

CAPITAL	TRIBUTO ISENTADO	COMPETENCIA TRIBUTARIA
Aracaju	---	
Belem	---	
Belo Horizonte	---	
Boa Vista		
Brasilia	---	
Campo Grande		
Cuiaba		
Curitiba		
Florianopolis	IPVA	Estadual
Fortaleza	IPVA	Estadual
Goiania	---	
Joao Pessoa	IPVA	Estadual
Macapa		
Maceio	---	
Manaus	---	
Natal	IPVA, ICMS IVVC	Estadual Municipal
Porto Alegre	---	
Porto Velho		
Recife	---	
Rio Branco		
Rio de Janeiro		
Salvador	---	
Sao Luis	---	
Sao Paulo	ISS	Municipal
Teresina	---	
Vitoria	ICMS	Estadual

FONTE: ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos Pesquisa sobre Política Tarifária, 1991

Elaboração: IPEA/CPS - Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas

Coordenadoria de Política Social

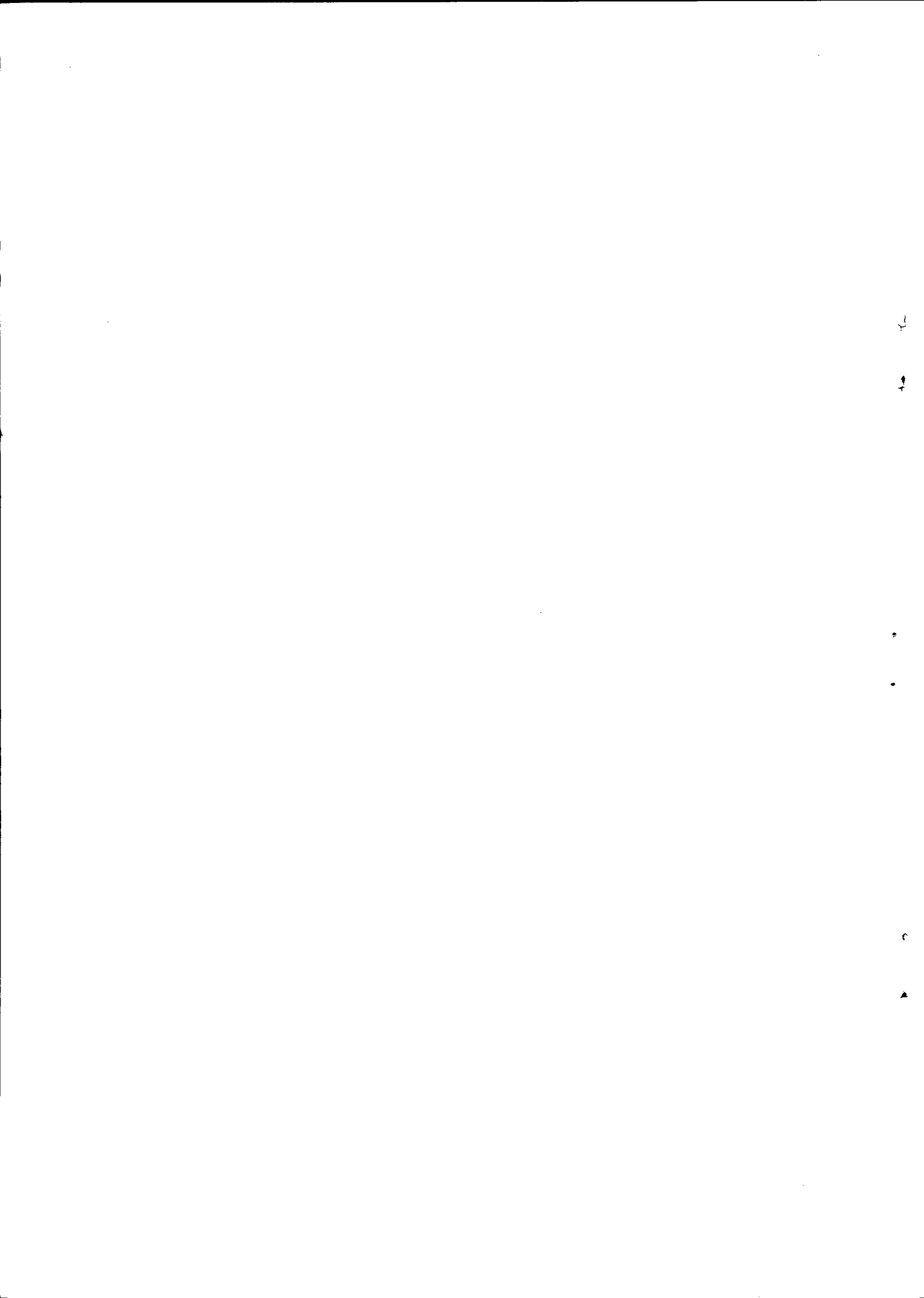


TABELA: S05
CAPITAIS BRASILEIRAS
DISTRIBUICAO DAS CAPITAIS SEGUNDO O TIPO
DE ESTRUTURA TARIFARIA QUE ADOTAM
1991

ESTRUTURA TARIFARIA	CAPITAIS QUE ADOTAM
UNICA	Aracaju Belem Curitiba Joao Pessoa Maceio Manaus Natal Porto Alegre Sao Paulo Terezina Vitoria
VARIAVEL POR LINHA	Brasilia Belo Horizonte Goiania Salvador Sao Luis
VARIAVEL POR AREA	Recife Florianopolis
VARIAVEL POR FAIXA	Fortaleza (1)

FONTE: ANTP - Associacao Nacional de Transportes Publicos
Pesquisa sobre Politica Tarifaria, 1991

Nota: (1) faixas de 0 a 5 Km, de 5,1 a 15 Km e acima de 15 Km

Elaboracao: IPEA/CPS - Instituto de Pesquisas Economicas Aplicadas
Coordenadoria de Politica Social

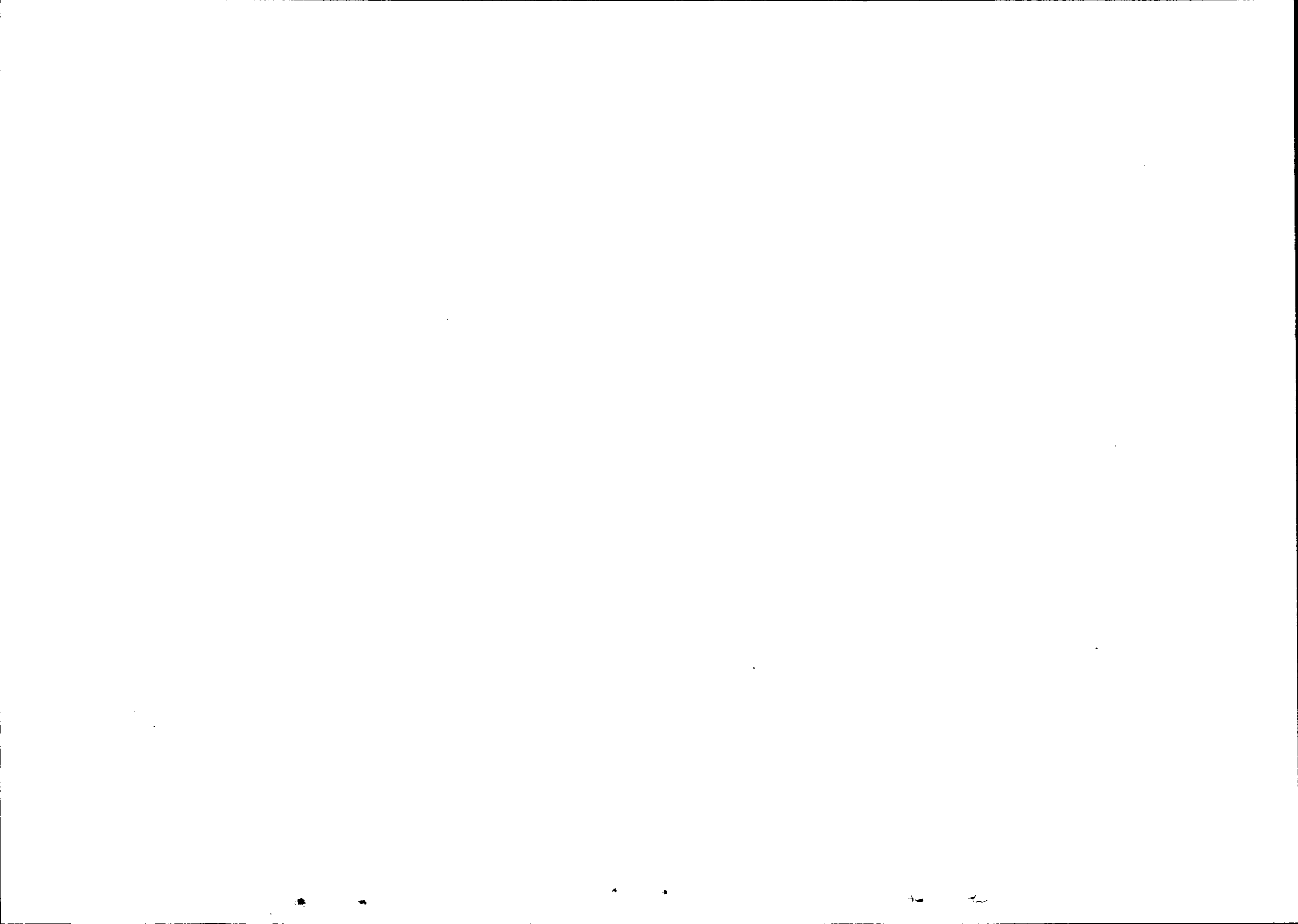


TABELA: P01

REGIOES METROPOLITANAS DE SAO PAULO E RIO DE JANEIRO
IMAGEM DO SERVIÇO DE ONIBUS(1) PELOS USUARIOS
1986/1991 (2)

ANO/MES	RMSP (3)		RMRJ (4)
	CMTc	EMPRESAS PARTICULARES	CTC e EMPRESAS PARTICULARES
OUT/86	+21	-49	
ABR/87	-15	-38	
NOV/87	+10	-30	
JUN/88	-2	-40	
NOV/88	-4	-43	
JUN/89	ND	ND	-21
AGO/89	-8	-33	
MAI/90	+20	-41	
NOV/90	+6	+10	-20
MAI/91	-46	-41	-33

FONTE: ANTP/GALLUP - RMSP - Imagem dos Servicos do Transporte Coletivo na Grande Sao Paulo, Out/1991, Mar/92
IBOPE/FETRANSPOR - RMRJ - Pesquisa de Opiniao Publica sobre o Vale-Transporte, Jul/90 e Mai/91

Nota: (1) Saldos Percentuais entre respostas positivas (muito bom e bom) e negativas (muito mal e mal ou equivalente). As respostas intermediarias (regular) foram desprezadas

(2) Na RMRJ as pesquisas sao feitas uma vez por ano a partir de 1989

(3) Todos os municipios da RMSP (38), exceto: Vargem Grande Paulista, Santana do Paraiba, Pirapora do Bom Jesus, Aruja, Guararema, Salisopolis, Biritiba-Mirim e Rio Grande da Serra

(4) Rio de Janeiro, Nova Iguacu, Duque de Caxias, Sao Joao do Miriti, Niteroi e Sao Goncalo

(5) Ver Tabelas A04 e A05

Elaboracao: IPEA/CPS - Instituto de Pesquisa Economica Aplicada/
Coordenadoria de Politica Social

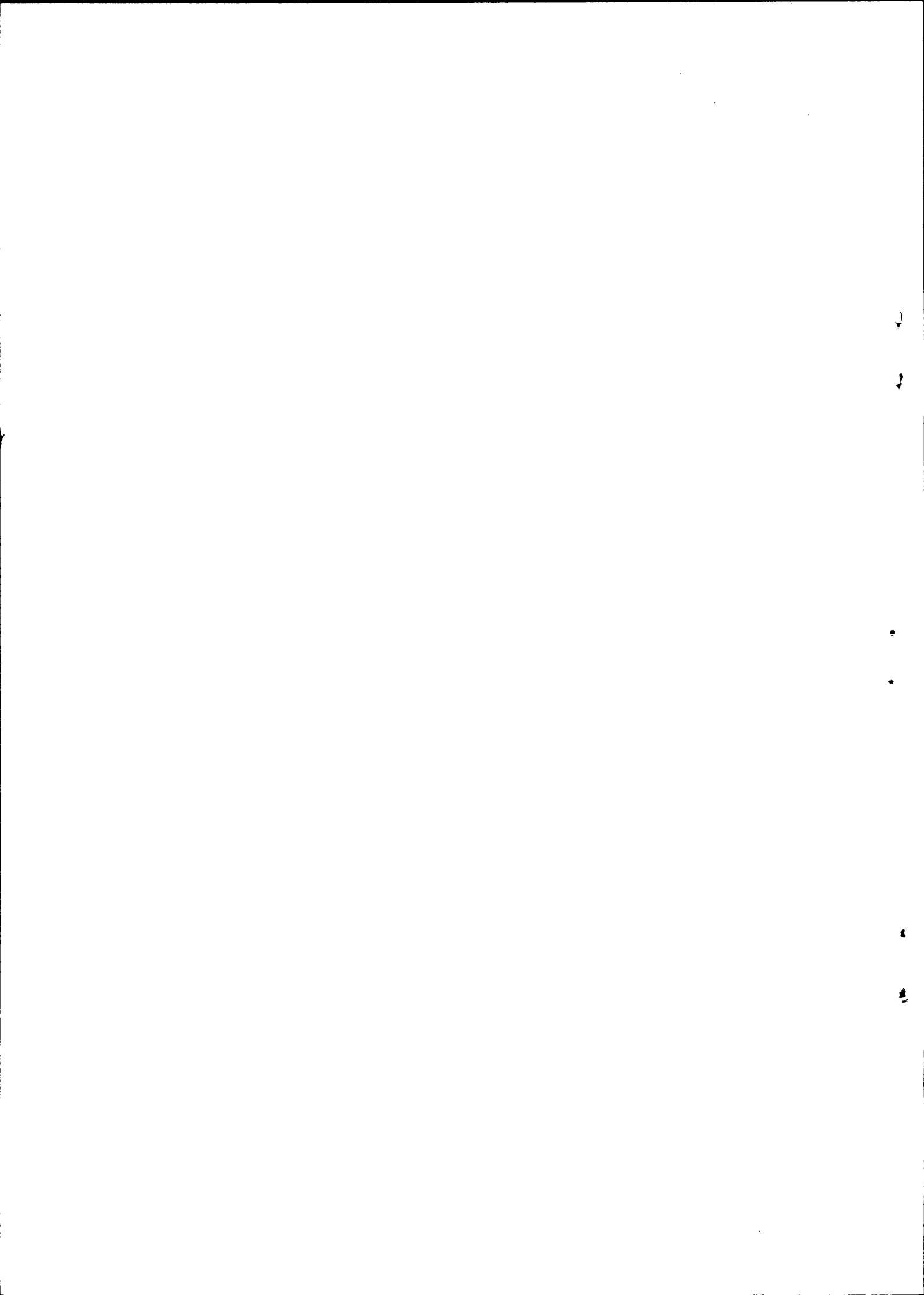


TABELA: P02

REGIAO METROPOLITANA DE SAO PAULO (1)

IMAGEM DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO (2) PELOS USUARIOS

SEGUNDO MODO DE TRANSPORTE/EMPRESA

1986/1991

ANO/MES	MODO DE TRANSPORTE/EMPRESA					
	ONIBUS CMTC (MSP)	ONIBUS EMP. PARTIC. (MSP)	ONIBUS INTERMUN. (RMSP)	METRO METRO/SP (MSP)	FERROVIA FEPASA (RMSP)	FERROVIA CBTU (RMSP)
Out/86	+21	-49	ND	+90	+21	-7
Abr/87	-15	-38	0	+72	+12	-62
Nov/87	+10	-30	-22	+76	+2	-51
Jun/88	-2	-40	-21	+75	+30	-54
Nov/88	-4	-43	-38	+87	+15	-37
Ago/89	-8	-33	-30	+74	+48	-52
Mai/90	+20	-41	-8	+65	+52	-52
Nov/90	+6	+10	-18	+87	+20	-49
Jun/91	-46	-41	-21	+83	+26	-58
Nov/91	-12	-2	-4	+83	+16	+38

FONTE: ANTP/GALLUP - Imagem dos Serviços de Transporte Coletivo na Grande São Paulo, Out/1991, Mar/92

Nota: (1) Todos os municípios da RMSP (38), exceto: Vargem Grande Paulista, Santana do Parnaíba, Pirapora do Bom Jesus, Arujá, Guararema, Salsópolis, Biritiba-Mirim e Rio Grande da Serra.

(2) Saldo percentuais entre respostas positivas (muito bom e bom) e negativas (muito mal e mal ou equivalente). As respostas intermediárias (regular) foram desprezadas.

(3) Ver Tabela A04

Elaboração: IPEA/CPS - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada/
Coordenadoria de Política Social

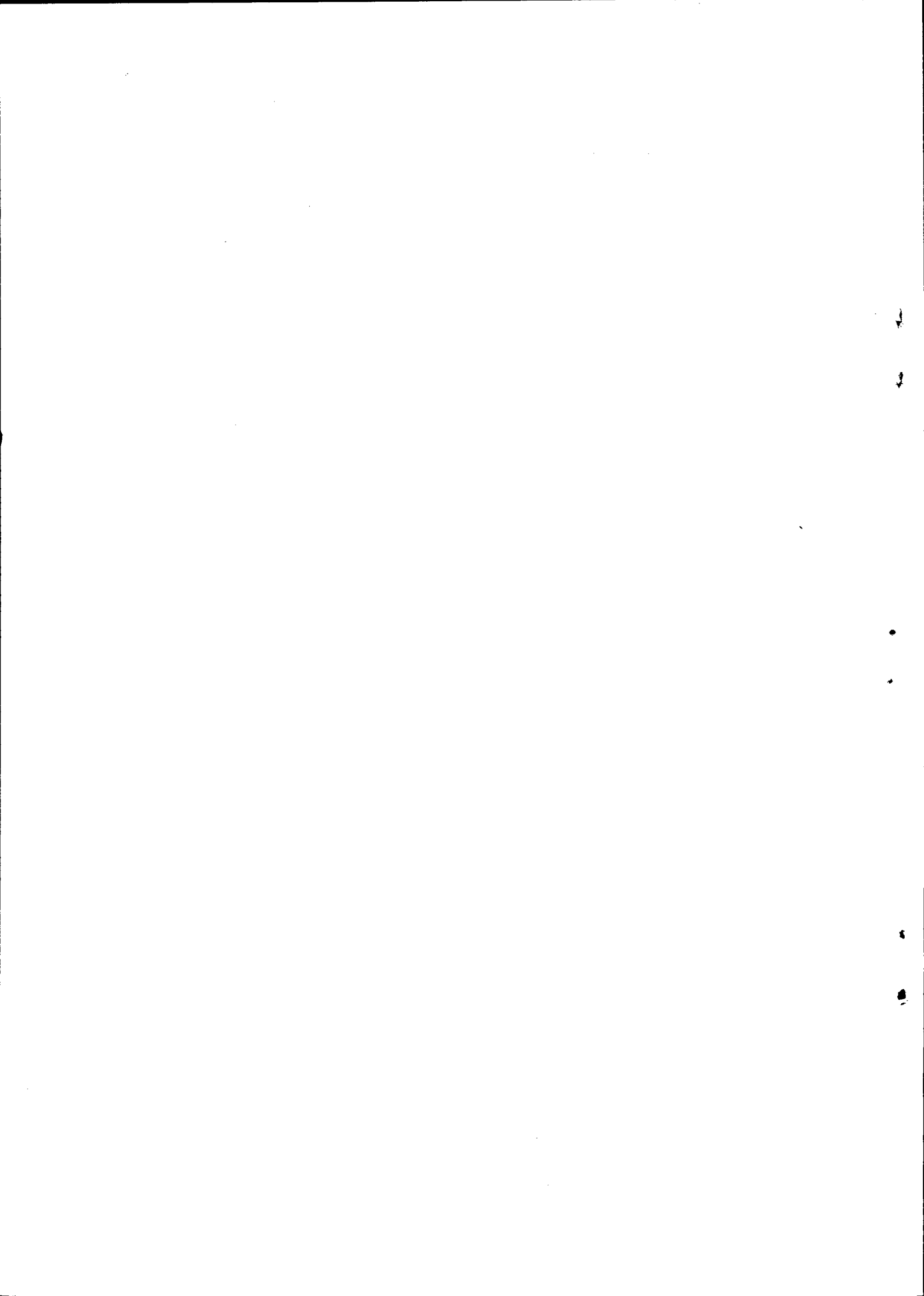


TABELA: P03
CAPITAIS SELECIONADAS
IMAGEM DO SERVICO DE ONIBUS(1) PELOS USUARIOS
JUN/1988

CIDADE	IMAGEM	AMOSTRA PESQUISADA (2)
BELEM	-33	333
BELO HORIZONTE	-17	315
BRASILIA	-47	265
CURITIBA	+13	296
FLORIANOPOLIS	-14	219
FORTALEZA	-27	332
GOIANIA	-23	271
PORTO ALEGRE	-4	313
RECIFE	-7	322
RIO DE JANEIRO	-36	276
SALVADOR	-58	349
SAO PAULO	-32	198

FONTE: ANTP/IBOPE - Pesquisa sobre Transporte Publico

Nota: (1) Saldos percentuais sobre respostas positivas (otimo, bom) e
negativas (ruim, pessimo). As respostas intermediarias (regular)
foram desprezadas

(2) Numero de pessoas entrevistadas

(3) Ver Tabela A06

Elaboracao: IPEA/CPS - Instituto de Pesquisa Economica Aplicada/
Coordenadoria de Politica Social

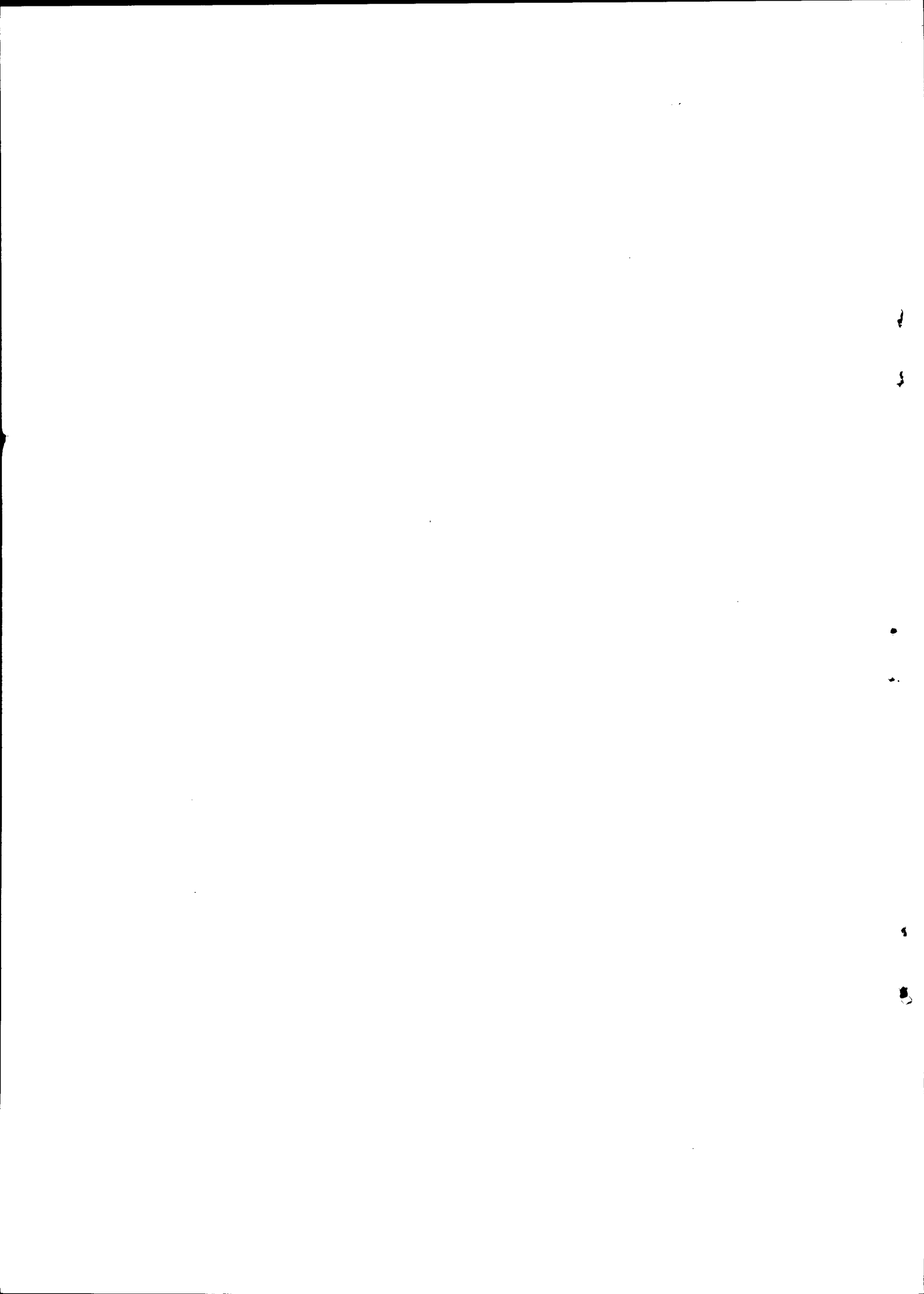


TABELA: P04

REGIOES METROPOLITANAS DE SAO PAULO E RIO DE JANEIRO
IMAGEM DAS TARIFAS DO SERVIÇO DE ONIBUS(1) PELOS USUARIOS
1989/1991

ANO/MES	RMSP (2)		RMRJ (3)
	CMTc	EMPRESAS PARTICULARES	CTC e EMPRESAS PARTICULARES
JUN/89	MD	ND	-31
AGO/89	-71	-66	ND
MAI/90	-51	-53	ND
NOV/90	-86	-80	-2
MAI/91	-79	-84	-10

FONTE: ANTP/GALLUP - RMSP - Imagem dos Serviços do Transporte Coletivo na Grande
Sao Paulo, Julho/1990 e Out/91

IBOPE/FETRANSPOR - RMRJ - Pesquisa de Opinião Pública sobre
o Vale-Transporte, Jun/89, Jul/89 e Mai/91

Nota: (1) Saldos Percentuais entre respostas positivas (muito bom e bom)
e negativas (muito mal e mal ou equivalente). As respostas
intermediárias (regular) foram desprezadas

(2) Todos os municípios da RMSP (38), exceto: Vargem Grande Paulista,
Santana do Paraiba, Pirapora do Bom Jesus, Aruja, Guararema, Salisopolis,
Biritiba-Mirim e Rio Grande da Serra

(3) Rio de Janeiro, Nova Iguaçu, Duque de Caxias, Sao Joao do Miriti,
Niteroi e Sao Gonçalo

(4) Ver Tabelas A04 e A05

Elaboracao: IPEA/CPS - Instituto de Pesquisa Economica Aplicada/
Coordenadoria de Politica Social

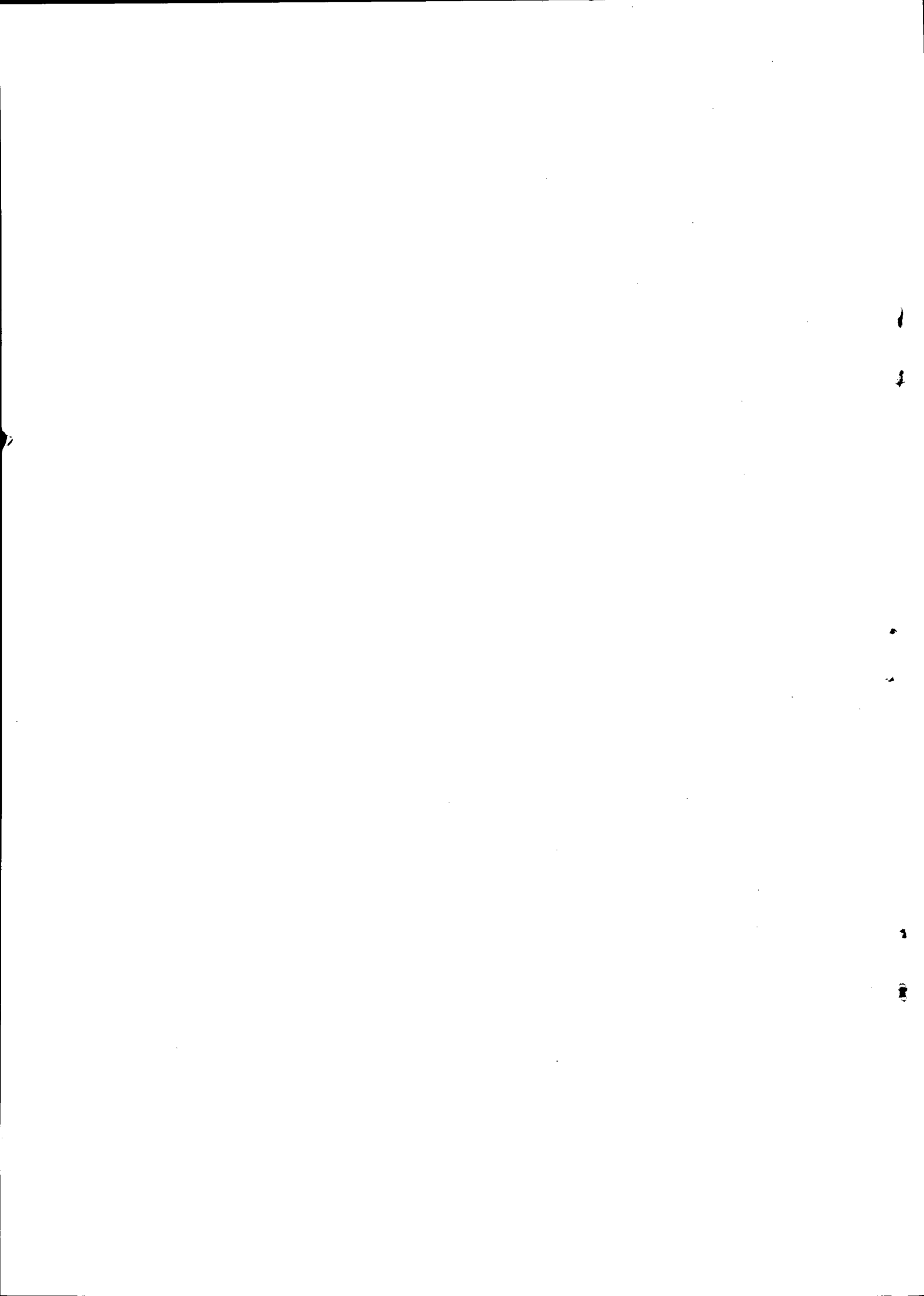


TABELA: P05

REGIAO METROPOLITANA DE SAO PAULO

UTILIZACAO DO VALE-TRANSPORTE PELOS USUARIOS (%)

Jun/91 - Nov/91

RESPOSTA	JUN/91			NOV/91		
	METRO	ONIBUS	TRENS	METRO	ONIBUS	TRENS
USAM VALE-TRANSPORTE	38	36	35	43	39	38

Fonte: ANTP/GALLUP - Imagem dos Servicos de Transporte Coletivo
na Grande S.P. - Mar/92

Nota: (1) Todos os municipios da RMSP, exceto:

Elaboracao: IPEA/CPS - Instituto de Pesquisa Economica Aplicada/
Coordenadoria de Politica Social

SETOR DE DOCUMENTAÇÃO

PANARIELLO, Lucia Malnati et al.
Sistema de informações: transpo
coletivo urbano de passageiros.

Acervo: 6813-6

Tombo: 64

IPEA-21



6409-2