

Assimetria de informações na frota efetiva metropolitana de Porto Alegre.

Sérgio Alexandre Ramos González

Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Rio Grande do Sul (AGERGS) – Diretoria de Tarifas e Estudos Econômico-Financeiros.

Avenida Borges de Medeiros, nº 659, 13º andar. Porto Alegre. Tel. (051) 3288-8876. sergio@agergs.rs.gov.br.

SÍNTESE

Este artigo traduz a análise sobre o dimensionamento da frota de veículos do Sistema Intermunicipal de Transporte Coletivo Intermunicipal de Passageiros da Região Metropolitana de Porto Alegre, elaborada pela Diretoria de Tarifas da AGERGS entre setembro de 2013 e março de 2014 para fins de revisão das suas variáveis operacionais. Pretende-se aqui ressaltar as restrições verificadas para a obtenção de dados fidedignos, bem como os diferentes entendimentos sobre frota efetiva, especialmente aqueles empregados pelos agentes regulador e prestador. Tal situação configura um caso clássico de informação assimétrica, onde o primeiro exhibe um nível de informação inferior sobre o serviço público regulado em comparação com o segundo, sustentado na ineficácia percebida dos instrumentos disponíveis de coerção.

PALAVRAS-CHAVE

Transporte Coletivo; Frota de Veículos; Assimetria de Informações.

1) INTRODUÇÃO

A frota de veículos é um componente importante da metodologia de remuneração do transporte coletivo de passageiros da Região Metropolitana de Porto Alegre. Isto porque a apuração da sua idade média define os coeficientes de depreciação e de remuneração deste ativo na planilha tarifária. Ademais, a quantidade efetiva ou operante de veículos integra a base de cálculo de duas variáveis operacionais: o Percurso Médio Anual (PMA)¹ e a Lotação Média (LM)². A relevância do primeiro repousa na sua capacidade de influir sobre todos os itens de custo fixo da planilha tarifária, enquanto o segundo, sobre o valor da receita teórica. Por esta razão, a frota deve ser cuidadosamente aferida, de modo a refletir a quantidade precisa do serviço oferecida à disposição do usuário, em sintonia com os seus requisitos em termos de número e distribuição das viagens, carga de trabalho, necessidade de manutenção, entre outros. Dessa maneira, os riscos de desassociar a tarifa do seu custo real são minimizados.

A análise quantitativa da prestação do serviço é desenvolvida pela METROPLAN (órgão gestor) e pela AGERGS (órgão regulador) através do repasse de dados operacionais e financeiros pelas empresas, organizados na forma de planilha. O documento exigido pelo órgão gestor é conhecido como Boletim de Oferta e Demanda (BOD), cujas informações são colhidas mensalmente e consolidadas anualmente com o propósito de apurar o padrão de oferta de transporte. O documento exigido pelo órgão regulador é o Plano de Contas, de periodicidade trimestral ou anual, de acordo com o porte da empresa, cujas funções são acompanhar a evolução patrimonial da empresa e complementar a base de informações necessárias ao cálculo tarifário. A quantidade de veículos em operação deve ser declarada no primeiro, enquanto a frota total é discriminada no segundo.

¹Entendido como a distância percorrida em média por um ônibus ao longo de um ano.

²Entendida como a quantidade média de assentos disponível aos passageiros pela frota.

A obtenção dos dados constitui apenas um primeiro passo para a definição do tamanho da frota. Sua validação depende da verificação de consistência com outras variáveis relacionadas. Por esta razão, a renovação do seu valor consiste em uma tarefa árdua, pois enseja uma ampliação do escopo inicial de investigação.

Esta constatação pôde ser observada na experiência recente da AGERGS em empreender uma revisão parcial da planilha tarifária única do denominado Sistema Estadual de Transporte Coletivo Metropolitano de Passageiros da Região Metropolitana de Porto Alegre (SETM), composto por 25 arranjos organizacionais, entre empresas isoladas e consorciadas, que oferecem 3,8 milhões de viagens anuais entre 34 municípios a cerca de 125 milhões de usuários. A planilha tarifária representa a fonte de remuneração de um serviço considerado semiurbano, disposto a atender as necessidades de deslocamento entre os polos geradores e os polos absorvedores de mão-de-obra, mas também a suprir as deficiências do serviço de transporte urbano de cidades periféricas. Assim, verifica-se o convívio entre viagens de curta e viagens de média duração, entre viagens com paradas frequentes e viagens praticamente expressas, entre a concentração de passageiros nos horários pico e a uniformidade da demanda ao longo do dia, etc. Estas características díspares na prestação do serviço modelam uma estrutura concentrada da oferta, onde 9 empresas detêm em torno de 76% do fluxo de passageiros.

Após dois anos sem sofrer alteração, o Conselho Superior da AGERGS, através da Resolução Decisória nº 58, de 17 de julho de 2013, determinou a criação de um grupo de trabalho interinstitucional para promover a atualização dos dados ora vigentes das variáveis operacionais deste sistema de transporte, a saber: Aproveitamento Econômico (IAP), Percurso Médio Anual (PMA) e Lotação Média. Este artigo visa reproduzir os principais aspectos do estudo revisional desenvolvido, restrito à abordagem sobre a apuração da frota de veículos, constante na Informação nº 04/2014 - DT. Está dividido em quatro partes. A primeira tratará de descrever os procedimentos metodológicos adotados que fossem assegurar consistência ao levantamento quantitativo. A segunda parte envolverá a análise dos dados recebidos por cada empresa. A terceira parte discutirá os fatores permissivos à obtenção de uma frota efetiva assimétrica. Caberá às conclusões, a proposição de medidas que venham a desestimular a incidência do fenômeno.

2) CRITÉRIOS METODOLÓGICOS PARA AFERIÇÃO DA FROTA

Uma primeira discussão de natureza metodológica entre os representantes da AGERGS, METROPLAN e Associação dos Transportadores Metropolitanos (ATM) recaiu sobre a escolha da fonte de dados. Esta deveria exibir um conjunto suficiente e ao mesmo tempo consistente de informações que viesse a representar o SETM. À primeira vista, o BOD constituiria a melhor opção, uma vez que foi criado justamente para permitir a mensuração das três variáveis operacionais. Embora a equipe técnica da AGERGS já tivesse manifestado uma avaliação crítica sobre a qualidade deste documento, com base na experiência de cálculos tarifários anteriores, era preciso estabelecer um consenso no Grupo de Trabalho para a adoção de fontes alternativas. Tal situação pôde ser alcançada em uma quarta reunião, cujos esclarecimentos prestados pelos técnicos das transportadoras revelaram o uso de

“quatro diferentes critérios para a mensuração das viagens: 1) empresas como SOUL, CENTRAL, REAL, EVEL, TRANSCAL e VIAMÃO, contabilizam as viagens expressas e as viagens ociosas; 2) empresas como GUAÍBA, CITRAL e SOGIL somente contabilizam as viagens normais e expressas; 3) empresas como VICASA somente contabilizam as viagens normais; e 4) empresas como CMT contabilizam somente as viagens normais e ociosas, pois raramente executam viagens expressas. Quanto à frota operante, algumas empresas consideram a quantidade utilizada de veículos no mês, independente se a mesma supere a sua frota cadastrada, enquanto outras declaram a soma da frota utilizada em cada linha.” **AGERGS, Informação nº04/2014 – DT, págs. 4 e 5.**

FROTA 2012												
Serviços	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Mai	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro
Comum												
Semidireto												
Direto												
Executivo												
Seletivo												
Rota												
Integração Trem												
Alimentadora												
Quantidade de ônibus utilizados em cada serviço por mês, conforme espelho da frota no horário de pico máximo do último dia útil do mês												

Fonte: Fundação METROPLAN.

Uma segunda questão metodológica a ser superada envolvia a representatividade dos dados. Os valores da planilha tarifária vigente refletem parâmetros de consumo, preços de insumos e níveis de oferta considerados médios entre todas as empresas, a partir dos dados declarados no BOD. Dada a escassez de tempo para a conclusão do estudo, a equipe técnica da AGERGS defendeu a adoção de outro critério, através do uso de uma amostra de empresas. O critério de corte corresponderia a um agregado representativo, baseado em uma forte presença no mercado. Assim, entendeu-se que a seleção coincidia com a representação empresarial no SBE, cujas onze transportadoras respondiam por 81% da frota cadastrada de veículos e da quantidade de passageiros transportados e por 84% do faturamento do SETM em 2012.

Como argumento decisivo de convencimento às demais representações no Grupo de Trabalho, a AGERGS recordou a adoção de tal instrumento nos processos de revisão tarifária no âmbito dos sistemas de transporte coletivo intermunicipal de passageiros na Aglomeração Urbana do Nordeste (AUNE) e Aglomeração Urbana do Sul (AUSUL), pois

“em razão da forte assimetria de informações, é recomendada a adoção do modelo de regulação por incentivo chamado de *yardstickcompetition* ou regulação por gabarito. Neste modelo de regulação de desempenho, o regulador estabelece padrões de desempenho das firmas utilizados no acompanhamento de custos e preços de empresas do mesmo setor e de outras regiões no mesmo setor ou empresas líderes setoriais no plano nacional ou internacional”. **AGERGS, Nota Técnica nº 11/2007, Revisão Tarifária da AUSUL, págs. 19 e 20.**

A última consideração metodológica definiu que a frota reserva seria quantificada na proporção de 10% do tamanho da frota efetiva, em atenção à estimativa de cálculo elaborada pelo antigo GEIPOP em contextos urbanos.

3) COLETA E TRATAMENTO DOS DADOS

Passamos aqui a descrever a análise desenvolvida para a aferição da frota efetiva de dez transportadoras. A exclusão da empresa ITAPUÃ decorreu pelo fato de seus dados declarados no formulário específico não conter a discriminação obrigatória do tipo de viagem, conforme orientação expressa. Esta medida em quase nada afetou a representatividade da amostra escolhida, uma vez que a participação desta empresa na frota cadastrada de veículos do SETM soma apenas 0,3%.

3.1) CENTRAL

A empresa declarou uma frota efetiva de 181 veículos no formulário específico, enquanto o BOD apontava 173; 149 foi estimado pelo Plano de Contas da AGERGS e apenas 106 pelo SBE. Esta fonte teve sua confiança comprometida quando se tomou conhecimento de que não havia validadores nos veículos das rotas universitárias e que este equipamento era disponível parcialmente nas viagens semidiretas. Contudo, serviu para contrastar os dados declarados nos serviços comum e seletivo entre as demais fontes.

Assim, foi verificado o uso de 119 veículos em 31/10/2012 no formulário específico, superior aos 107 veículos detectados no SBE. Logo, decidiu-se também invalidar o dado de 181 proveniente do formulário específico. Por aproximação deste com o valor declarado no BOD (173), restou estabelecer a frota efetiva em 149 veículos, segundo o Plano de Contas da AGERGS.

3.2) CONSÓRCIO METROPOLITANO DE TRANSPORTE (CMT)

Foi declarada uma frota efetiva no formulário composta por 58 veículos, cujo tamanho se aproxima dos 59 verificados no SBE. Porém, este último dado é identificado como sendo a frota total, apurada tanto no BOD, como pelo Plano de Contas da AGERGS. Após ser efetuado o levantamento da parcela de 10% considerada como frota reserva, obteve-se o montante final de 54 veículos de frota efetiva. Por se tratar de um consórcio operacional, entendeu-se que os cinco veículos em questão deveriam pertencer à frota efetiva de outra(s) empresa(s).

3.3) EVEL

Ao contrário das demais, esta empresa não havia disponibilizado os dados do Plano de Contas da AGERGS. Foi declarada uma frota efetiva de 71 veículos, enquanto o BOD acusava 69. Por sua vez, o SBE conferia uma frota efetiva média anual de 63 veículos no último dia útil de cada mês. Depreendeu-se que a diferença teria origem na inclusão da frota reserva. Logo, o valor admitido foi de 63.

3.4) REAL

Esta empresa declarou inicialmente uma frota efetiva de 97 veículos, montante substancialmente superior àquele estimado pelo Plano de Contas da AGERGS (53), SBE (66) e ainda, declarado no BOD (88). Tamaña discrepância nos obrigou a requerer retificação do dado relativo a 31/10/2012. A resposta acusou uma nova frota com 80 veículos em operação, contrastando com 64 apurados para esse dia no SBE. Contudo, a empresa revelou que 11 veículos provinham da frota pertencente ao serviço municipal de transporte coletivo. O uso de ativos alheios ao sistema metropolitano trouxe descrédito às suas alegações, afastando a possibilidade de ser estimado qualquer valor, inclusive àquele através da Bilhetagem. Associada a isto, divergências na receita auferida manifestada entre BOD, Plano de Contas e SBE tornaram insustentável o aproveitamento dos dados desta empresa de porte médio no estudo revisional⁶.

3.5) RIO GUAÍBA

A quantificação da frota efetiva em 159 veículos no formulário coincidiu com o dado apurado no BOD. Contudo, não verificava sustentação em relação ao SBE (144) e ao Plano de Contas da AGERGS (153). Como alternativa, adotou-se o critério de estabelecer a média anual da frota efetiva, com base nos dados do SBE, pelo qual foi atribuído o valor de 146.

3.6) SOGIL

A frota efetiva foi declarada em 195 veículos no formulário específico, a qual correspondia ao último dia útil de julho de 2012. Também neste caso o dado não foi

⁶Responde por cerca de 4,8% da frota cadastrada e 2% do volume de passageiros transportados no SETM, segundo o BOD de 2012.

corroborado pelo SBE, o qual acusava um quantitativo de 186. Já os dados do BOD e do Plano de Contas acusavam, respectivamente, 202 e 190 veículos. Contudo, verificou-se ainda que a empresa utilizava parte da frota para prestar viagens de fretamento e de testes operacionais. Após a depuração destas viagens, a frota efetiva era aferida em 159 veículos no SBE para tal dia.

Nova oportunidade de esclarecimento foi dada à empresa, mediante solicitação de uso da frota efetiva no último dia útil de cada mês do ano de 2012, bem como a discriminação dos dados das viagens pela frota empregada em 30/11/2012. Desta vez, a resposta foi o uso de uma frota máxima composta por 186 veículos correspondente ao último dia útil de março. Quanto à informação da frota empregada em novembro, esta foi dimensionada em 182 veículos, sendo 97 com características urbanas e 85 com características rodoviárias. No entanto, verificou-se que cerca de 25% das viagens realizadas no dia pelos veículos com características rodoviárias eram prestadas para fins de fretamento. A dedução da frota colocada a serviço das viagens de fretamento foi calculada em 21 mediante a aplicação deste percentual sobre a frota de veículos rodoviários. Combinada com a frota identificada como de veículos urbanos, a frota efetiva a ser atribuída alcançava 161 veículos. Como a frota efetiva máxima no ano de 2012 foi encontrada em março e não em novembro, foi praticado um ajuste na forma de um acréscimo percentual de 2,2% sobre os 161 veículos. Logo, a mensuração definitiva da frota efetiva ficou em 165 veículos.

3.7) SOUL

A empresa declarou a frota efetiva formada por 254 veículos, dado coincidente com o apurado no SBE, mas divergente em relação aos 246 apontados no BOD e 248 veículos estimados no Plano de Contas da AGERGS. Após estudo comparativo entre a frota mensurada em outros dias, concluiu-se que havia coincidência total entre os dados apontados no formulário e aqueles exibidos no SBE, permitindo a definição de uma frota efetiva composta por 254 veículos.

3.8) TRANSCAL

O dado declarado no formulário repetiu a frota efetiva apurada de 200 veículos no SBE e no BOD, enquanto o Plano de Contas apontou uma frota efetiva de 184. Por sinais mais evidentes de consistência, atribuiu-se o dado correspondente a 200 veículos.

3.9) VIAMÃO

Foi prestada a informação de 226 veículos no formulário específico, com base no último dia útil de outubro de 2012. Este valor contrasta com o dado de 232 tomado no BOD e com 224 estimado pelo Plano de Contas. Por sua vez, o SBE reconheceu o uso de 215 veículos no dia. Devido a esta divergência, buscou-se uma explicação do fato à empresa, cuja resposta veio no sentido de retificar o dado anterior declarado, com a admissão de um quantitativo de somente 200 veículos, o qual foi considerado.

3.10) VICASA

De igual modo que a empresa anterior, não houve valor coincidente entre as quatro fontes de informação. O dado declarado inicialmente foi de 146 veículos, apurado no último dia útil de junho, enquanto o SBE registrou apenas 72. A estimativa do Plano de Contas apontava uma frota efetiva de 141 e o BOD continha o valor de 143 veículos. A grande diferença com o dado do SBE foi posteriormente esclarecida em razão de que toda a frota da empresa somente passaria a contar com o uso de validadores a partir de agosto.

Assim, foi solicitado novo levantamento da frota relativo aos últimos dias úteis de outubro, novembro e dezembro, cuja contestação acusou desta vez uma frota efetiva de 143 veículos. Contudo, os dados mensurados pelo SBE nestes dias foram, respectivamente, de 115, 120 e 123 veículos. Uma segunda oportunidade de retificação foi oferecida à empresa, mediante requerimento de discriminação da frota nestes dias na forma de prefixo, placa, lotação, código do validador TEU e da linha. A resposta foi a declaração de uma frota efetiva de 119 veículos, relativa ao dia 28/12/2012. Este dado finalmente encontrava-se respaldado nos registros do SBE, o qual se tornou admitido.

À título de ilustração da evolução dos dados colhidos para a definição da frota efetiva, a Tabela 2 resume as dificuldades enfrentadas no cumprimento da tarefa:

Tabela 2 – Evolução da Frota Efetiva do SETM

Transportadora	Apuração da Frota Efetiva pelo BOD	Estimativa de Frota Efetiva pelo Plano de Contas da AGERGS	Declaração da Frota Efetiva pelas Empresas em Formulário Específico	Apuração da Frota Efetiva pelo SBE	Definição da Frota Efetiva no Estudo Revisional
CENTRAL	173	149	181	106	149
CMT	54	54	58	59	54
EVEL	69	0	71	63	63
REAL	88	53	97	64	Excluída
RIO GUAÍBA	159	153	159	146	146
SOGIL	202	190	195	189	165
SOUL	246	248	254	254	254
TRANSCAL	200	184	200	200	200
VIAMÃO	232	225	226	215	200
VICASA	143	141	146	123	119
Total*	1.478	1.344	1.490	1.355	1.350
* Sem considerar a REAL.					

Fonte: Elaboração própria com base na Tabela 19 da Informação AGERGS nº 04/2014 – DT.

4) FATORES DE SUSTENTAÇÃO DA ASSIMETRIA DE INFORMAÇÕES

O tamanho da frota efetiva do SETM pôde ser renovado a partir da coleta de quatro fontes de informação: BOD, Plano de Contas, SBE e Formulário Específico. A leitura da Tabela acima demonstra que o SBE constituiu o principal recurso, uma vez que sete das dez transportadoras pesquisadas tiveram a definição de sua frota corroborada com os dados oriundos da bilhetagem eletrônica. Cada uma das fontes restantes foi decisiva somente na quantificação da frota efetiva de duas transportadoras. Aliás, despertou nossa atenção o fato do Formulário Específico mostrar eficácia restrita às transportadoras SOUL e TRANSCAL, pois a expectativa criada com este instrumento era de que a nova oportunidade oferecida às transportadoras seria plenamente aproveitada na retificação de dados duvidosos.

O BOD, Plano de Contas e Formulário Específico são documentos que assumem um caráter declaratório, no sentido de que seu conteúdo mostra-se muito suscetível à ação humana, **como exercício de uma interpretação da realidade**, segundo o grau de conhecimento que cada autor detém sobre frota de veículos. Por outro lado, embora a elaboração do relatório do SBE esteja sujeita à intervenção humana, as características das operações de transporte são transmitidas na geração dos dados primários, podendo ser

sempre validados, desde que mantidas práticas adequadas de comando dos equipamentos⁷.

Com efeito, é possível concluir que as dificuldades em alcançar dados fidedignos de frota efetiva iniciaram com o uso distorcido do seu conceito. Percebemos um primeiro equívoco dessa ordem, manifestado por duas transportadoras, o qual acarreta a frota efetiva como equivalente à frota total, cuja implicação é desconsiderar a necessidade de uma frota reserva. Um segundo equívoco, cometido ao menos por duas transportadoras, é considerar que toda a frota de veículos está alocada na operação do serviço metropolitano de transporte de passageiros, cuja implicação é ignorar a prestação em outros sistemas, como urbano e de longo curso, e a prática do fretamento de viagens. Um terceiro equívoco, oriundo de uma transportadora, trata o veículo de uso compartilhado como se assim não fosse, cuja implicação proporciona a dupla contagem no interior do sistema. Em consequência destes equívocos conceituais, o levantamento da frota efetiva torna-se superestimado, exibindo inconsistência com variáveis relacionadas, como número de viagens e de motoristas, consumo de combustível, entre outras.

Por outro lado, constatamos a transmissão de outra espécie de informação assimétrica em três transportadoras mediante o escopo diferenciado de atribuições entre os agentes. Geralmente, o ofertante da informação na transportadora responde por um espectro mais amplo de atribuições que o requerente da informação no Poder Público. No caso de quantificação da frota, esta situação se traduz por uma grandeza distinta nos dados, pois o ofertante, à medida que cuida de todo tipo de operação de transporte da empresa, não se sente exigido na mesma proporção a discriminá-los. Por sua vez, o requerente busca a coleta de informações em sintonia com uma classificação pré-estabelecida do serviço entre sistemas, viagens, veículos, passageiros, etc, a fim de atender finalidades bem mais específicas.

Aspectos de natureza cultural ou institucional, baseados no desenvolvimento de rotinas, também podem ser identificados como facilitadores da assimetria de informações. Um ambiente onde o questionamento das práticas adotadas é escasso e o rigor científico dos dados não é exigido como conduta satisfatória do cotidiano mostra-se propício ao fortalecimento da assimetria de informações. Retrata-se o caso do SETM, cujo último estudo de revisão da frota com maior consistência dos dados havia sido desenvolvido no distante ano de 2002. Também podemos avaliar que a combinação deste fator com a falta de instrumentos coercitivos para a aplicação de sanções à altura da importância das informações requeridas colabora com a perpetuação do fenômeno⁸.

5) CONCLUSÕES

Ao longo deste trabalho, demonstrou-se o esforço empreendido pela Diretoria de Tarifas da AGERGS para minimizar os efeitos transmissores da informação assimétrica aos estudos revisionais da frota efetiva de ônibus do sistema de transporte intermunicipal coletivo metropolitano de passageiros. Embora ainda distante de um grau mais elevado de precisão, a definição de um quantitativo inferior àquele apontado pelo instrumento mais tradicional de análise, o Boletim de Oferta e Demanda, é considerada segura. Para tanto, foi necessário recorrer a outras três fontes de informação- Plano de Contas, Formulário Específico e SBE-, cujo contraste dos dados serviu para corrigir as maiores discrepâncias.

O Formulário Específico, por sua vez, revelou-se uma fonte propensa a reproduzir os dados exibidos no BOD, o que significa qualificá-lo como de baixa eficácia. Já o Plano de Contas demonstrou ser o documento tipicamente declaratório que mais se

⁷ Isto significa o registro preciso das informações, como o horário de abertura e fechamento de cada tipo de viagem e a vinculação de cada veículo a um determinado equipamento validador.

⁸ Cabe destacar que a AGERGS somente veio a adquirir poder de sanção recentemente, através da Resolução Normativa nº 13, de 08 de outubro de 2014.

aproximou dos dados apresentados pelo Sistema de Bilhetagem Eletrônica. Uma possível razão seja o envolvimento de outros profissionais não vinculados à operação do transporte na elaboração do seu documento, alguns dos quais, inclusive, atuando como prestadores de serviço de contabilidade às transportadoras.

Em suma, pode-se afirmar que a obtenção de informações convergentes foi manifestada junto a apenas três das dez transportadoras analisadas, o que configura um contexto de amplo predomínio de informação assimétrica. O fenômeno resulta de três fatores distintos, mas combinados entre si: um primeiro, decorrente de entendimentos distorcidos sobre o conceito de frota efetiva; um segundo, baseado no escopo diferenciado de atribuições entre o agente transmissor e o agente receptor da informação; e um terceiro, o qual envolve um ambiente institucional marcado pela falta de melhor controle por parte dos órgãos gestor e regulador do serviço público em questão.

Pôde-se também perceber que a assimetria de informações se expressa mediante o processamento manual da coleta de dados. As fontes mais propensas à intervenção humana, como o BOD e o formulário específico, mostraram dados menos sustentáveis de validação que os dados oriundos do SBE. A relevância desta foi comprovada após a verificação de consistência da frota efetiva de três empresas, através do contraste com os dados declarados relativos a dia e horário específicos. Este exercício trouxe a redução de 14% da frota efetiva anteriormente considerada nas transportadoras VIAMÃO e VICASA, o que correspondeu à eliminação de 53 veículos classificados anteriormente como tal.

Dessa maneira, entendemos que a resolução deste problema deve obrigatoriamente passar pela construção de um marco institucional exigente quanto à qualificação e disponibilidade das informações de interesse público e à responsabilização dos agentes envolvidos. Para tanto, tornam-se imprescindíveis, a prática freqüente de estudos revisionais com embasamento científico e o uso de modernas ferramentas da tecnologia de informação, como o SBE, passíveis de compartilhamento na obtenção instantânea aos dados primários e ao mesmo tempo, menos suscetíveis a processamentos manuais e a entendimentos não convencionais. A partir disso, passaremos a observar a realidade do transporte coletivo mais afeita às tarifas e aos padrões de qualidade desejáveis por este indispensável serviço.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

VARIAN, Hal R. **Microeconomia – Uma abordagem Moderna**. 8ª edição. Rio de Janeiro, Elsevier – Campus, 2012.

AGERGS. Informação nº 04/2014 – Diretoria de Tarifas. **Revisão Extraordinária dos Parâmetros Operacionais do Serviço de Transporte Intermunicipal Coletivo de Passageiros da Região Metropolitana de Porto Alegre**. Porto Alegre, 12 de março de 2014.