



REGULAÇÃO EM TERMINAIS RODOVIÁRIOS DE PASSAGEIROS: COMO PROMOVER MELHORIAS

Sinnara Gomes de Godoy

Agência Goiana de Regulação Controle e Fiscalização de Serviços Públicos

Graciela Aparecida Profeta

Secretaria da Economia do Estado de Goiás

RESUMO DO TRABALHO

É responsabilidade do Estado oferecer ao cidadão um serviço de transporte público intermunicipal, não apenas em relação aos veículos, mas também espaço físico que lhe ofereça segurança, conforto, informações adequadas e local para higiene pessoal. Assim, os terminais rodoviários de passageiros (TRP's) necessitam de maior atenção por parte do ente regulador quanto às suas condições física e estruturais e sustentabilidade econômico-financeira. Neste contexto, a Gerência de Regulação Econômica e Desestatização da Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos, entidade reguladora do Estado de Goiás, se propôs a realizar um projeto piloto que inicialmente garantisse uma maior integração da agência com os gestores de cada TRP.

Para tanto, realizou-se reuniões por vídeo conferência entre a entidade reguladora e gestores de diferentes TRP's para instruí-los sobre possibilidades de aumento de receitas e de uso adequado do recurso público de modo a reduzir receitas, bem como a apuração dessas contas contábeis. Os gestores também foram instruídos quanto aos procedimentos de prestação de contas, atualização da Tarifa de Utilização de Terminais e a Resolução Normativa nº 0018/2014-CR. O que se observou a partir das reuniões e até mesmo de um questionário aplicados aos gestores é que estes apresentavam quase que completa falta de informação em relação aos pontos ora mencionados. Contudo, após as primeiras rodadas de reuniões e contato permanente com os gestores, verificou-se um aumento numérico na participação destes tanto com novas reuniões, quanto na interlocução com entidade reguladora com o objetivo de melhor entendimento de ações na adequação às normas vigentes.

PALAVRAS CHAVES: Terminal Rodoviário de Passageiros. Tarifa de embarque. Regulação Econômica.



INTRODUÇÃO/OBJETIVOS

A prestação de serviço público com padrões mínimos de conforto e segurança são deveres constitucionais do Poder Público como ente provedor, como demonstrado no art. 175 da Constituição Federal: *“Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos”* (BRASIL, 1988).

De acordo com o art. 6º da Constituição Federal, o transporte é um dos direitos sociais que deve ser garantido aos cidadãos brasileiros. Esse serviço deve ser oferecido pela ação estatal de modo direto ou indireto, via o instrumento legal da concessão, ou permissão, sempre precedido de licitação ou da autorização em casos especiais. Atribui-se ainda ao setor público, controlar, regular e fiscalizar a atividade (SILVA, 2023).

Caracterizado como a principal modalidade de transporte no Brasil, o transporte rodoviário representou 75% da receita bruta total do setor no ano de 2020, um aumento de 17% em relação a 2011 segundo a Confederação Nacional do Transporte – CNT (CNT e LCA CONSULTORES, 2023). No entanto, houve uma queda de 31% no segmento de passageiros, sobretudo pelos efeitos das medidas de contenção da pandemia de COVID-19.

Destaca-se que, dentre os mais diversos tipos de serviços públicos ofertados pelo Estado, o transporte público de passageiros tem um papel fundamental para a maior parte da população brasileira, principalmente a de menor renda. Essa atividade deve ser ofertada a todos os destinos e quando essa tem início e término em municípios distintos dentro do mesmo Estado, é denominado como transporte coletivo intermunicipal de passageiros.

Ressalta-se que o termo transporte público vai além de um serviço de deslocamento de um conjunto de pessoas por algum meio de locomoção, este abarca também os terminais rodoviários de passageiros (TRP's), pontos de parada, entre outros. Salienta-se que são nestes espaços, principalmente nos TRP's, que os usuários desse tipo de serviço, especificamente os de itinerários que englobam diferentes municípios, esperam o ônibus para embarque. Logo, a busca pela eficiência na prestação dos serviços públicos, principalmente os regulados, deve ser um dos eixos norteadores da intervenção do Estado neste mercado. Acrescenta-se que, mesmo que o tema transporte público seja uma preocupação crescente, principalmente nas metrópoles e grandes cidades do Brasil, ainda é um assunto pouco explorado em cidades médias e/ou pequenas (PEREIRA, 2019).

A ausência de terminais de passageiros adequados, torna o cidadão vulnerável às intempéries climáticas e a risco de acidentes e até mesmo de violência moral e física. Esses espaços têm por característica o grande desenvolvimento a partir do fluxo de pessoas que passam diariamente e utilizam destes serviços



de transporte. Assim, evidencia-se a necessidade de se ter um local confortável, estruturado e que ofereça segurança ao cidadão, seja ele o passageiro ou o motorista (LUCENA, 2022).

Para Soares (2006) a administração pública, a administração do terminal e as transportadoras ou operadoras do transporte, são considerados três importantes agentes de decisão sobre a localização e administração de um terminal rodoviário. A administração pública considera os fatores que reflitam em melhorias para o desenvolvimento econômico e urbano para o município e transmissíveis à população. Já, para a administração do terminal, predomina o valor de mercado do imóvel. As transportadoras são responsáveis pela eficiência do transporte e, portanto, da eficiência da acessibilidade e do percurso.

A Lei nº 8.987/95 (BRASIL, 1995) estabeleceu as diretrizes gerais acerca da delegação da prestação de serviços públicos para a iniciativa privada, sendo posteriormente criadas agências reguladoras setoriais, tais como a Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT (2001). Assim, alguns Estados deixaram de exercer atividades empresariais de exploração desses serviços o que acarretou em transformações na forma de intervenção do Estado, que passou a ser Estado Regulador (MARTINS, 2004).

No ano de 2011 por meio da Lei nº 17.353 (GOIÁS, 2011), autorizou-se a realização de termos de cessão de uso, não remunerados, de terminais rodoviários de passageiros de propriedade do Estado de Goiás, pelo prazo de até 10 (dez) anos, prorrogáveis, com os municípios goianos. O termo autorizado deu ao município signatário o direito de usar, administrar e explorar, economicamente, o TRP objeto da cessão, impondo-lhe, em contrapartida, a obrigação de, às suas expensas, zelar pelo funcionamento, conservação, manutenção e limpeza do mesmo, bem como manter o imóvel em perfeito funcionamento. Já em 2017, pela Lei nº 19.847 (GOIÁS, 2017), o Estado foi autorizado a alienar, mediante doação na forma *ad corpus*, os bens móveis e imóveis constitutivos dos TRP's integrantes do patrimônio público estadual a determinados municípios.

Salienta-se que na década de 80, foram construídos e inaugurados pela do Governo Federal 168 TRP's nos diversos municípios do Estado de Goiás sendo que, posteriormente, quatro foram doados aos municípios e 13 transformados em outras instituições e dois foram destruídos; existindo ainda 34 construídos pela ação municipal e seis particulares. Com isso, atualmente tem-se um total de 151 TRP's de propriedade estadual, 38 de propriedade municipal e seis particulares.

Isto posto, neste trabalho procurou-se apresentar os desafios e ações que a Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos (AGR), como entidade reguladora, enfrenta para realizar a regulação, controle e fiscalização dos TRP's do Estado de Goiás com o intuito de oferecer um serviço de qualidade ao cidadão, a partir da capacitação, instrução e apoio contínuo aos gestores (funcionários que administram) de cada terminal. Acredita-se que essa ação possa gerar



aumentos de receitas com o melhor aproveitamento e zelo do bem imobiliário e, com isso, reduzir o gasto público sem afetar a qualidade do serviço prestado. Assim, o objetivo deste trabalho é apresentar medidas que possam ser adotadas com vistas a promover melhorias nos TRP's, de modo que o usuário tenha um local de fato seguro e com padrões mínimos de conforto e adequabilidade às suas necessidades básicas.

MATERIAL E MÉTODOS

O método adotado consistiu basicamente em duas etapas. A primeira se caracterizou como um estudo sistemático de documentos relacionados aos processos de fiscalização, quais sejam: normas vigentes sobre o assunto; levantamento de informações junto à Secretaria-Geral de Governo de Goiás (órgão responsável pelos convênios) quanto aos termos de doação e/ou cessão entre Estado e municípios; e, os documentos elaborados pelos fiscais da Gerência de Regulação Econômica e Desestatização (Gered), especificamente os relatórios de vistoria e relatórios de notificação.

Já a segunda, denominada de Pesquisa Intervencionista, foi realizada de maneira qualitativa a qual possibilita a obtenção de dados relevantes, pois une a teoria à prática, na técnica de estudar o objeto em sua prática cotidiana, com o propósito de gerar contribuições teóricas relevantes (ANTUNES et al., 2016). Essa técnica foi utilizada não somente como uma alternativa, mas também como um complemento às demais técnicas de levantamento de diagnósticos, de modo a tornar mais relevantes os resultados da pesquisa, pois o foco é mais prático, e tem sido crescente a publicação de estudos empíricos neste sentido (OYADOMARI et al., 2011).

Em 2022, sob análise da metodologia utilizada, foi verificado que a AGR fiscalizava 195 TRP's (151 estaduais, 38 municipais e seis particulares), sendo os de propriedade estadual administrados via termo de cessão de uso pelos municípios ou associações, além de duas concessões em que os moldes da exploração comercial do bem público, definidas em contrato de concessão onerosa e seus respectivos aditivos, onde se explicita os direitos e deveres das partes, seja o Estado ou o parceiro privado.

Segundo Martins (2004) bens públicos são caracterizados pela indivisibilidade ou não-rivalidade e a não-exclusão. A não-rivalidade indica que o consumo por qualquer indivíduo não prejudica o consumo desse bem por outros consumidores, isto é, o consumo do bem ou do serviço por um indivíduo, não reduz a quantidade disponível para outros. A não-exclusão indica que um indivíduo não pode ser impedido de usufruir um serviço existente o que corrobora na necessidade de investimos e, portanto, na geração de receitas para arcar com os gastos, e estas advêm de taxaão de serviços públicos para atender às necessidades da sociedade.



De acordo com a Lei nº 13.569, de 27 de dezembro de 1999 (GOIÁS, 1999), a AGR é caracterizada por ser uma autarquia sob regime especial, dotada de autonomia funcional, administrativa, financeira e patrimonial, revestida de poder de polícia, com a finalidade de regular, controlar e fiscalizar o uso ou exploração de bens e direitos pertencentes ou concedidos ao Estado de Goiás, quanto a exploração de bens desestatizados e serviços públicos, dentre estes estão os terminais rodoviários de passageiros. No entanto, apesar da existência de terminais construídos pelos municípios ou por entidades privadas, há o serviço público sendo prestado, necessitando assim, da fiscalização pelo ente regulador nestes espaços.

Destaca-se que, devido ao escasso número de fiscais para realizar os procedimentos de fiscalização nos TRP's, esta ocorre de forma anual o que dificulta o contato constante com cada localidade/gestor. Ademais, em função do público-alvo, a atuação do Estado Regulador resta prejudicada, visto que tal atuação, neste caso, não se restringe somente à regulação, controle e fiscalização do bem imóvel, mas também de ações educativas quanto à busca para oferecer estratégias econômicas para um serviço público de qualidade ao cidadão que usa o TRP.

Desta forma, verificou-se a necessidade de se ter um atendimento quase que personalizado e contínuo aos gestores, com a finalidade de orientar, esclarecer e ajuda-los no entendimento quanto às normas impostas pela entidade reguladora e Estado, apontando a correta forma de atuação dos gestores de TRP e eventual responsabilização. Além disso, o atendimento contínuo foi o que esse estudo procurou montar e aplicar de modo que se pudesse, em conjunto com os gestores dos TRP's, analisar as oportunidades não aproveitadas para angariar ao bem receitas oriundas do recolhimento adequado da tarifa de embarque, também chamada de Tarifa de Utilização de Terminais (TUT), e demais receitas acessórias tais como aluguéis dos estabelecimentos de alimentação que compõem o terminal e dos guichês ou bilheterias, uso do local para propagandas que ainda não era explorado devido à falta de iniciativa ou de desconhecimento do gestor local.

Assim, ao analisar os relatórios de fiscalização dos TRP's que foram gerados pelos fiscais no de 2019 (anterior à pandemia da COVID-19), constatou-se, entre as questões de cunho técnico inerentes à função do fiscal, que existia uma falta de integração entre a entidade reguladora e os gestores dos TRP's, além de irregularidades em relação à legislação vigente que, na maioria das vezes, ocorria em virtude de total desconhecimento do gestor local quanto às questões consideradas básicas, mas ainda essenciais à busca pela melhoria e eficiência do serviço público ofertado. Tais questões também envolvem as falhas relativas ao controle sobre o tempo de vigência do termo de cessão, permissão ou irregularidades pós doação, transporte irregular de passageiros, cobranças indevidas envolvendo a tarifa de embarque ocorridas dentro do TRP, e diversas reclamações que ocorriam.



RESULTADOS/DISCUSSÃO

A partir das constatações técnicas prévias, a gerência técnica responsável, a Gered, realizou reuniões e capacitação do seu corpo de fiscais, engajou áreas afins, tais como a Gerência de Transporte, Gerência de Tecnologia e Apoio Administrativo, a Ouvidoria Setorial e a Secretaria-Geral de Governo de Goiás, responsável pelo bem público, e apresentou uma plano de ação com vistas a melhorar a interação entre representantes do Estado, entidade reguladora e gestores dos TRP's, com o propósito de criar mecanismos que elevassem os padrões de qualidade, conforto e segurança nos TRP's fiscalizados.

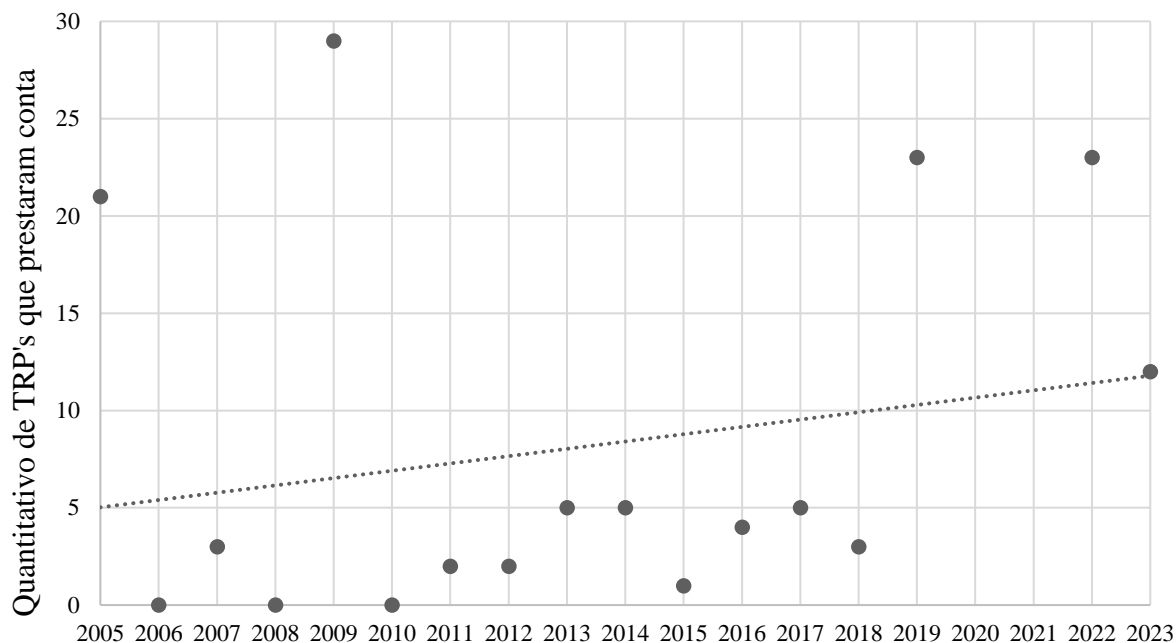
A Gerência de Transportes contribuiu na orientação sobre o transporte clandestino, o que muito interfere na logística e renda do TRP; e quanto às linhas autorizadas de transporte coletivo intermunicipal de passageiros. A Ouvidoria Setorial tem a atribuição do tratamento de manifestações e pedidos de acesso a informações pela sociedade civil; assim, a participação dessa gerência contribuiu na orientação do gestor em manifestar-se sobre possíveis irregularidades (clandestinidade, linhas irregulares, embarque e desembarque de passageiros fora do tempo regular, dentre outras) que afetam a qualidade do serviço público ofertado.

No que tange a gerência de Tecnologia e Apoio Administrativo, esta contribuiu na elaboração e implementação do “Portal de Serviços da AGR” que é um sistema eletrônico utilizado para prestação de contas mensal dos TRP's. E a Secretaria-Geral de Governo de Goiás por ser a responsável pelo bem público, lhe coube maior atenção quanto ao mapeamento da situação dos convênios entre o Estado com as Entidades Gestoras via Termo de Cessão e Termo de Doação, repassando aos gestores a instrução para renovação dos termos.

Assim, nos meses de novembro e dezembro de 2022, foram realizadas seis reuniões, por meio de vídeo conferência, com grupos de gestores, visto considerar que uma única reunião com um montante de, até então, cerca de 100 TRP's, não seria proveitosa o suficiente para melhorar a comunicação entre as partes, repassar informações e permitir as trocas de experiências entre as vivências dos gestores dos TRP's, no relato do dia-a-dia de suas tarefas.

Assim, após o término das reuniões iniciais e da análise das informações levantadas, constatou-se que havia de fato diversas irregularidades, quanto aos TRP's tais como: convênio vencido, terceirização indevida da gestão (infração à cláusula do termo de cessão e à Resolução Normativa vigente), gestores desinformados sobre a Resolução Normativa que discorre sobre a gestão dos TRP's, falta de conhecimento sobre a TUT e desinformação sobre a prestação de contas mensal, o que se corrobora com a análise da partir da Figura 1 que demonstra a evolução do quantitativo de prestação de contas realizadas pelos gestores dos TRP's do Estado de Goiás, entre os anos de 2005 a 2023.

Figura 1. Evolução de prestação de contas realizadas pelos Terminais Rodoviários do Estado de Goiás do ano de 2005 a 2023.



Fonte: Elaboração própria com base em dados internos.

A partir da análise da Figura 1, verifica-se aumento expressivo do número de TRP's que passaram a prestar contas. Observa-se que em 2005, eram 20 TRP's que prestaram contas. E, em 2006 esse quantitativo era de apenas cinco. Destaca-se o fato de que no período de 2006 até 2022, salvo raras exceções, o quantitativo não ultrapassou cinco TRP. Mas, até julho de 2023, após todo o trabalho educativo e orientativo realizado pela AGR em 2022, se nota que mais de 10 TRP's realizaram as prestações de contas. Em tempo, mesmo que o objetivo do trabalho não tenha foco na comparação da qualidade da prestação de contas, é notório que os documentos, o formato, a maior confiabilidade dos dados das prestações de contas de 2023 são significativamente de maior qualidade, credibilidade e de fácil acesso e tratamento para a geração de indicadores para a tomada de decisão, tanto por parte do órgão regulador, quanto por parte do Governo e dos Gestores dos TRP's.

Destaca-se, de acordo com a Resolução Normativa nº 0018/2014-CR que dispõe sobre norma operacional e administrativa, penalidades, classificação e tarifas dos terminais rodoviários de passageiros do Estado de Goiás, que a prestação de contas é uma obrigatoriedade dos gestores dos TRP's para a atualização anual da TUT. Esta é uma tarifa a ser paga à administração do terminal e destina-se a abarcar de maneira adequada, o custo da operação do TRP oferecida em regime de



eficiência e os investimentos necessários à oferta em padrão de qualidade exigido pela Entidade Gestora (AGR, 2014).

Ademais, ainda conforme análise da Figura 1, há uma baixa prestação de contas ao longo dos anos e zerada nos anos de 2020 e 2021 devido à pandemia da COVID-19, o que reflete em uma TUT não condizente com a necessidade de cada TRP e, portanto, implica em recursos insuficientes para investimento na qualidade do serviço público ofertado, que. Na maior parte dos casos, está em situação de precariedade. Além disso, como não houve o reajuste da TUT para os anos supracitados, a prestação de contas para o ano de 2022 foi apurada como somatório das realizadas nos dois anos anteriores. Em um estudo realizado por Gomes (2022) focado na qualidade do atendimento dos turistas e moradores, de requalificação do terminal integrado de passageiros do Recife, Gomes desenvolveu uma pesquisa sobre a manifestação dos usuários em relação ao uso do terminal. Os resultados, o permitiu concluir que o terminal apresentou uma série de fatores que desfavorecem a sua utilidade, tornando-se última opção de escolha para embarque e desembarque de suas viagens, além de incertezas sobre a qualidade do terminal e que este estabelecimento só é bom para o turista, se for bom para o morador. A consequência à falta de cidadãos dentro do terminal acarreta na queda da movimentação econômica dos lojistas ali estabelecidos, na queda do montante da TUT a ser recebida e, portanto, na queda de recursos para investimentos relativos à qualidade do terminal.

Assim, identificadas as falhas e entendida a necessidade e urgência sobre uma ação imediata aos problemas apurados pela área técnica da entidade reguladora, a AGR, criou-se um grupo em aplicativo de conversação para manter o contato constante com os gestores e deixá-los atualizados sobre todas as normas dos TRP's. A ação implementada focou em oferecer, diariamente, a oportunidade de aos gestores se manifestarem com o intuito de tirar dúvidas, relatar algo que lhes parecessem fora das normativas e até mesmo relatar experiência positivas a outros gestores quanto a ações tomadas por eles em busca da melhoria do TRP e, portanto, do serviço público. Além disso, tal ação permite dar oportunidade contínua para novos gestores de outros TRP's possam participar do projeto.

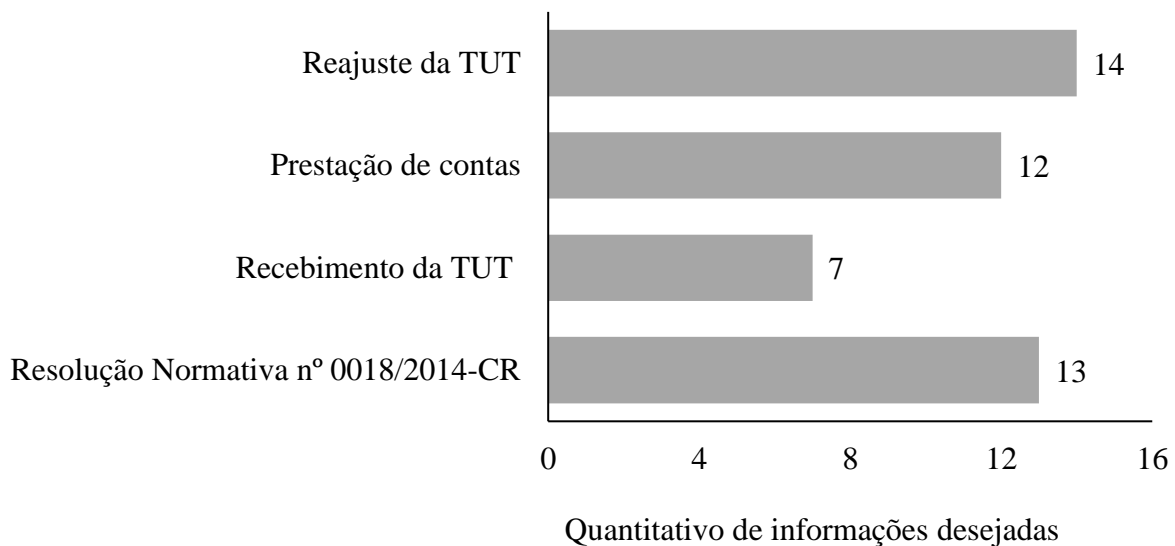
Em termos de resultados mensuráveis, até mês de setembro de 2023, a ação conseguiu atrair cerca de 133 (68%) contatos (gestores de TRP's) vinculados ao grupo de conversação. No início do projeto, e com apenas 51% de contatos, a GERED solicitou aos gestores que respondessem um questionário, online, de avaliação das reuniões. As questões foram direcionadas para aspectos voltados ao conhecimento já existente sobre os TRP's e os adquiridos pelos gestores com a ação de aproximação, informação e orientação proposta pela área técnica da entidade reguladora. Reconhece-se a dificuldade dos gestores quanto às devolutivas do questionário preenchido, pois apenas 19 responderam. Contudo,



pelo fato de este ser um projeto piloto, as respostas enviadas foram de grande valia para avaliação da ação e para eventualmente melhorias para a continuidade do projeto.

Ao analisar os resultados, notou-se que 42,9% dos gestores que responderam ao questionário afirmaram não saber sobre a obrigatoriedade de prestação de contas mensal e 28,6 % desconheciam sobre a TUT e 42,9% tem dificuldade de recebe-la das empresas. Já 61,9% deles não sabiam que essa tarifa deveria ser reajustada na data base, correspondente ao mês de março de cada ano, conforme consta na Resolução Normativa 0018/2014-CR. Na Figura 2, apresentam-se os assuntos que mais interessaram aos gestores de TRP's.

Figura 2. Informações que os gestores de TRP's que responderam à pesquisa disseram que desejam ter com frequência (2022).



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da pesquisa (2022).

A partir da análise da Figura 2, observou-se que a maior parte dos respondentes demonstraram interesse em ter mais informações para atuarem com maior assertividade e eficiência na gestão dos TRP's. Assim, acreditam que podem evitar descumprimento da Resolução Normativa vigente em relação a reajuste de tarifa, prestação de contas.

Durante as reuniões e pelas conversas diárias com os gestores, as dúvidas relativas ao Reajuste da TUT norteiam sobre quando o reajuste ocorre (data base no mês de março), como é calculado o reajuste (IGP-DI estabelecido pela Fundação Getúlio Vargas), quem tem direito ao reajuste (quem prestou conta em todos os meses do ano anterior) e como os gestores ficam sabendo que foram autorizados a alterar



o valor da tarifa (envio de ofício e publicação no Diário Oficial do Estado). Quanto a prestação de contas, a dúvida maior é de como fazê-la, posto que a entidade gestora utiliza de um sistema eletrônico novo para todos os gestores.

Ao que se refere ao recebimento da TUT, há algumas empresas de transporte coletivo intermunicipal que tem dificuldade em repassar os valores para os TRP's correspondentes; o que gera demora no recebimento dessa receita para o gestor. Notou-se ainda falta de conhecimento e/ou clareza quanto ao texto da Resolução Normativa nº 0018/2014-CR, que acabou levando às negligências erros de gestão do bem público e, com isso, à não conformidades verificadas na fiscalização.

Os gestores também foram indagados para darem notas de zero (0,0) a dez (10,0) sobre a ação promovida pela Gered. Os resultados apontaram que 81% deram notas entre 8 a 10 e 19% notas de 4 a 7. Outrossim, 71,4% dos respondentes afirmaram que a ação implementada trouxe benefícios ao TRP e 28,6% confirmam os benefícios, mas ainda tem dificuldade em aplicá-los.

Deste modo, acentua-se que uma simples mudança de procedimento e sem custo monetário ao Estado, permitiu iniciar um trabalho de correção das falhas de comunicação, redução da falta de informação e da sensação, por parte do gestor do TRP, de abandono do poder público estadual. Essas falhas, certamente levaram às dificuldades na operação desses espaços e, portanto, na má prestação do serviço público. E, por fim, salienta-se que apesar do ano de 2023, até a presente data, ter apenas 30 (19%) TRP's com termo de cessão vigente, houve um aumento substancial na procura pela atualização do convênio (Termo de Cessão ou Termo de Doação) entre os municípios e o Estado, via Secretaria-Geral de Governo.

CONCLUSÃO

A ação elaborada e implementada pela Gerência de Regulação Econômica e Desestatização da AGR foi crível o bastante para obter a confiança de grande parte dos gestores dos TRP's, visto que, ao levar informações constantes a eles, os mesmos se sentiram amparados pelo Estado. Esse contato tornou-se importante não somente para os gestores; mas, também para o cidadão que utiliza os TRP's, e para a entidade gestora, dado que permitiu apurar informações com maior confiabilidade, pertinência e tempestividade sobre a realidade do funcionamento dos terminais.

Os gestores devidamente informados de seus direitos e deveres, passaram a atender às normas e isso pôde ser constatado pelo aumento na atualização das prestações de contas mensais, fator que contribui com dados para revisão de metodologias de reajuste da Tarifa de Utilização de Terminais e que é também condição para que os TRP's possam ter direito de usufruir dos reajustes anuais.



Assim, recomenda-se que, dado o sucesso da ação, esta deve ser nutrida diariamente, ampliada e melhorada para que cada vez possa atrair mais gestores de TRP's, e criar com isso uma cultura de aproximação entre os prestadores dos serviços públicos, o ente regulador e o Estado, buscando-se criar ou melhorar um ambiente regulatório que demonstre a eficiência do uso do recurso público e da melhoria do serviço oferecido ao usuário. Sugere-se ainda que esse modelo simples de ação possa ser adaptado para outros serviços públicos essenciais ao cidadão e que, por isso, são regulados.

Por fim, para o segundo semestre de 2023 a Gerência de Regulação Econômica e Desestatização da Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos que é a responsável pela fiscalização dos TRP's do Estado de Goiás, tem por objetivo iniciar a segunda etapa do processo, que é de ir presencialmente para instruir alguns terminais que não foram ainda capacitados ou apresentam alguma dificuldade quanto aos procedimentos de prestação de contas mensal. E, tem-se como expectativa, que desta ação, resulte maior adesão de gestores de TRP's atuando em conformidade com as normativas da AGR, quando comparado aos anos anteriores.

REFERÊNCIAS

AGR. Dispõe sobre norma operacional e administrativa, penalidades, classificação e tarifas dos terminais rodoviários de passageiros do Estado de Goiás, conforme processo nº 201300029002187.

Resolução Normativa nº 0018/2014-CR, Goiás, 2014. Disponível em: <

https://www.agr.go.gov.br/images/imagens_migradas/upload/arquivos/2014-11/resolucao-normativa-no.-0018.2014-cr.pdf >. Acesso em: 17 de setembro de 2023.

ANTUNES, M. T. P.; MENDONÇA NETO, O. R.; VIEIRA, A. M. Pesquisa Intervencionista: uma alternativa metodológica para os Mestrados Profissionais em Contabilidade e Controladoria.

Congresso Ibero-Americano em Investigação Qualitativa - CIAIQ, v. 1, n. 1, p. 760-768, 2016.

BRASIL. Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado Democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**, Brasília,



1988. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm >.

Acesso em: 15 de setembro de 2023.

BRASIL. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. **Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995**, Brasil, 1995. Disponível em: <

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8987compilada.htm#:~:text=L8987compilada&text=LEI%20N%C2%BA%208.987%2C%20DE%2013%20DE%20FEVEREIRO%20DE%201995.&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20o%20regime%20de,Federal%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%Aancias. >. Acesso em: 15 de setembro de 2023.

CNT; LCA CONSULTORES. Efeitos da Reforma da Tributação do consumo sobre o setor de transporte rodoviário **Confederação Nacional do Transporte**, v. 1, p. 61, 2023. Disponível em:

<<https://www.cnt.org.br/analises-transporte>>. Acesso em: 11 de agosto de 2023.

GOIÁS. Dispõe sobre a Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos e dá outras providências. **Lei nº 13.569, de 27 de dezembro de 1999**, 1999. Disponível em: <

https://legisla.casacivil.go.gov.br/pesquisa_legislacao/81411/lei-13569 >. Acesso em: 18 de setembro de 2023.

GOIÁS. Autoriza a cessão de uso de terminais rodoviários de passageiros de propriedade do Estado de Goiás e dá outras providências. **Lei nº 17.353, de 20 de junho de 2011**, Brasil, 2011. Disponível

em: < https://www.gabinetecivil.goias.gov.br/leis_ordinarias/2011/lei_17353.htm >. Acesso em: 18 de setembro de 2023.

GOIÁS. Autoriza a alienação, mediante doação, dos terminais rodoviários de passageiros de propriedade do Estado de Goiás a municípios goianos. **Lei nº 19.847, de 28 de setembro de 2017**, Brasil, 2017. Disponível em: <

<https://legisla.casacivil.go.gov.br/api/v2/pesquisa/legislacoes/99525/pdf#:~:text=a%20seguinte%20Lei%3A-,Art.,conforme%20Anexo%20%20C3%9Anico%20desta%20Lei.> >. Acesso em: 18 de setembro de 2023.