



ESTADO DE GOIÁS  
AGÊNCIA GOIANA DE REGULAÇÃO, CONTROLE E FISCALIZAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS  
GERÊNCIA DE REGULAÇÃO ECONÔMICA E DESESTATIZAÇÃO

Nota Técnica nº: 17/2024 - AGR/GERED-06087

**Assunto: Revisão metodológica para a Classificação de Terminais Rodoviários do Estado de Goiás**

1. **SÚMULA FÁTICA**

Em 10 de agosto de 2023, a Gerência de Regulação Econômica e Desestatização - Gered/AGR - elaborou o Relatório nº 135/2023/AGR/GERED (SEI nº 50291182), expondo as preocupações relacionadas a atual metodologia adotada para classificação dos Terminais Rodoviários de Passageiros, disposto na Resolução Normativa nº 021/2015 – CR (SEI nº 50441807). Neste ensejo, foi solicitado a autorização para realizar os estudos.

Em 27 de setembro de 2023, mediante Resolução do Conselho Regulador nº 368 (SEI nº 51914185) foi autorizado a realização de estudos técnicos para elaboração de uma proposta de metodologia para o cálculo da TUT e da classificação dos TRPs.

Em 19 de janeiro de 2024, foi publicado a Portaria AGR nº 35/2024 (SEI nº 56056316) que instituiu o Grupo de Trabalho para o desenvolvido do referido estudo técnico contemplando participantes da Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos – AGR – e da Secretaria Geral de Governo<sup>[1]</sup>.

Em 15 de março de 2024<sup>[2]</sup>, foi concluído o estudo técnico que subsidiou a Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização para apresentar a proposta regulatória de classificação dos TRPs no Estado de Goiás.

Para fins de apresentação da proposta regulatória, a presente Nota Técnica<sup>[3]</sup> apresenta os seguintes itens: (i) Metodologia vigente aplicada à classificação do TRPs, (ii) alternativas metodológicas em outras unidades federativas e (iii) apresentação de proposta regulatória à vigente para classificação dos TRPs.

2. **METODOLOGIA VIGENTE APLICADA À CLASSIFICAÇÃO DOS TRPS**

O Capítulo IX da Resolução Normativa nº 0018/2014-CR (SEI nº 50291137) expõe as diretrizes para classificação dos terminais rodoviários de passageiros para cobrança da Tarifa de Utilização dos Terminais (TUT). Nele, o artigo 32 define que a classificação será dada pelo Índice Verificador de Conforto em Terminais – IVCT, com base em informações do município: população, número de horários diários, a identificação como cidade polo ou turística; e informações do terminal: área de construção e a identificação como shopping. Os parâmetros são considerados de acordo com a seguinte fórmula:

$$IVCT = \frac{Po}{(M^2 \times NH \times (1 + A1 + A2 + A3))}$$

em que:

IVCT = Índice Verificador de Conforto em Terminais;

Po = População por município;

M<sup>2</sup> = Área de construção em metros quadrados do terminal;

NH = Número de horários diários no município

A1 = 0,6 = Shopping;  
 A2 = 0,3 = Cidade polo;  
 A3 = 0,1 = Cidade turística.

A classificação dos terminais rodoviários de passageiros, de acordo com o artigo 33, seria obtido Art. 33. (...) através da composição entre os intervalos do IVCT e o número de horários de cada terminal como segue na Tabela 1:

**Tabela 1.** Intervalo do IVCT correspondente a cada grupo e respectivo número de horários.

1º IVCT						2º NÚMERO DE HORÁRIOS – NH					
GRUPO I			IVCT	<	0,02	GRUPO I			NH	>	500
GRUPO II	0,02	≤	IVCT	<	0,11	GRUPO II	100	<	NH	≤	500
GRUPO III	0,11	≤	IVCT	<	0,61	GRUPO III	50	<	NH	≤	100
GRUPO IV	0,61	≤	IVCT	≤	1,11	GRUPO IV	25	<	NH	≤	50
GRUPO V			IVCT	>	1,11	GRUPO V			NH	≤	25

A última classificação publicada é descrita no artigo 1º da Resolução Normativa nº 021/2015-CR (SEI nº 50441807). Nesta Resolução é apresentada uma tabela com os parâmetros da fórmula: Po, M<sup>2</sup> e NH, além do valor encontrado de IVCT e a classificação do município em Grupo I, II, III, IV ou V de cada município.

O procedimento regulatório vigente até então, buscou a partir dos métodos de IVCT e número de horários, estabelecer critérios de comparabilidade entre os TRPs e ser representativos com uma *proxy* para estabelecer o fluxo de passageiros nos terminais rodoviários.

## 2.1. ANÁLISE ATUAL DA METODOLOGIA VIGENTE

A fim de avaliar a aderência da última metodologia aprovada para o atual cenário prático existente, a partir do cálculo do IVCT e aplicação dos respectivos intervalos, analisou-se cada item da fórmula do IVCT. Verifica-se que seria necessário a definição de algumas premissas para viabilizar o cálculo, dificuldades estas expostas nos itens 3.12 e 3.13 do Relatório nº 135/2023 AGR/GERED (SEI nº 50291182).

3.12 Além disso, a definição desses parâmetros apresenta desafios quanto a sua obtenção em fonte oficial. Primeiramente, não há uma indicação quanto as entidades apropriadas para solicitar tais informações. Um outro ponto relevante, trata-se da imprecisão no que tange ao número de horários sob a designação "diária", uma vez que algumas linhas são operadas apenas em determinados dias da semana em dado terminal. Porquanto, uma linha pode ser executada somente às segundas-feiras às 08 horas, nesse sentido, tal horário não se qualificaria como "diário", uma vez que, à exceção das segundas-feiras, essa linha não opera.

3.13 Quanto à classificação de um município como cidade-pólo, esta não possui definição oficial por qualquer entidade competente, sendo a que mais se aproxima é a delimitação de uma região imediata, pelo Instituto Mauro Borges. No que se refere à classificação de uma cidade como turística, atualmente, ocorre uma categorização alinhada à orientação do Ministério do Turismo, a qual, entretanto, não é considerada nas definições em questão. Para além, as designações para classificação dos terminais como "shopping" não são estabelecidas oficialmente.

Além disso, nota-se que os intervalos definidos na metodologia atual não são suficientes para traduzir a realidade nos terminais haja vista que os grupos formados não são constituídos por TRPs com características semelhantes para o propósito desta classificação.

Um outro ponto a se destacar envolve o acesso de informações atualizadas, como por exemplo, a variável População. O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) realiza o censo demográfico a cada dez anos sendo as últimas referências de dados a partir de 2010 e 2022<sup>[4]</sup>. Assim, a metodologia atual por si só não consegue trazer o acompanhamento regulatório em um intervalo de tempo menor a não ser que seja baseado em estimativa de dados.

Assim, a metodologia atual está interrelacionada a dados externos de natureza socioeconômica da localidade para fins de categorização dos terminais ao invés de considerar atributos de natureza administrativa e técnico-operacional do terminal.

Antes mesmo de apresentar uma nova proposta regulatória, será abordado na sessão subsequente alternativas metodológicas de outros entes federativos no que tange a definição tarifária nos terminais rodoviários de passageiros e quais variáveis utilizar para representá-las, como pode ser visto em algumas práticas regulatórias em outros Estados.

### 3. ALTERNATIVAS METODOLÓGICAS

Foram realizadas pesquisas relativas às aplicações regulatórias sobre o sistema metodológico quanto à cobrança de tarifas de embarque ou taxa semelhante em algumas regiões do país, sejam essas municipais ou estaduais. Sobre os resultados levantados, notou-se uma vasta presença de contratos de concessões vigentes para uso e exploração de TRPs. Nestes casos, a tarifa de embarque é sugerida no edital de concorrência e definida do próprio contrato de concessão. O reajuste é determinado por cláusula específica e geralmente referenciado por um índice público, por exemplo, o Índice Geral de Preços – Disponibilidade Interna (IGP-DI).

A empresa Socicam, por exemplo, administra TRPs em São Paulo, Rio de Janeiro, Pernambuco, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Sergipe, Mato Grosso do Sul e Distrito Federal. Relaciona-se na Tabela 2 alguns valores vigentes, disponíveis no endereço eletrônico do terminal rodoviário, de acordo com a classificação utilizada.

**Tabela 2.** Exemplos de Terminais Rodoviários de Passageiros com valores correspondentes da tarifa de embarque arrecadada.

<b>Terminais Rodoviários de Passageiros*</b>	<b>Valores arrecadados</b>
Fortaleza - CE	Linhas Intermunicipais com até 75km: R\$ 0,80
Messejana – CE	Linhas Intermunicipais de 75 a 100km: R\$ 2,00
	Linhas Intermunicipais acima de 100km: R\$ 3,70
	Linhas Interestaduais: R\$ 7,00 (2021)
Natal	Linhas Intermunicipais com até 80km: R\$ 0,90
	Linhas Intermunicipais de 81 a 100km: R\$ 2,70
	Linhas Intermunicipais de 101 a 150km: R\$ 4,30
	Linhas Intermunicipais acima de 150km: R\$ 6,50
	Linhas Interestaduais: R\$7,60 (2023)
João Pessoa	Linhas Intermunicipais com até 40km: R\$ 1,70
Campina Grande	Linhas Intermunicipais de 40 a 120km: R\$ 3,40
	Linhas Intermunicipais acima de 120km: R\$ 5,20
	Linhas Interestaduais: R\$ 6,90 (2023)
Recife	Linhas Intermunicipais com até 50km: R\$ 0,70
Garanhus	Linhas Intermunicipais de 51 a 100km: R\$ 1,25
Petrolina	Linhas Intermunicipais de 101 a 200km: R\$ 3,20 (R) 3,30 (G)
Caruaru	Linhas Intermunicipais acima de 200km: R\$ 8,10
Serra Talhada	Linhas Interestaduais: R\$ 8,10 (2024)
Arco verde	
Aracaju	Linhas Intermunicipais: R\$ 2,35
	Linhas Interestadual: R\$ 7,35 (2023)
Brasília	LD – Longa Distância: R\$ 8,39
	CD – Custa Distância: R\$ 5,19 (2022)
São Paulo:	Metropolitana: R\$ 2,20
TRP Tietê	Estadual 03: R\$ 9,04
TRP Jabaquara	Federal: R\$ 6,59
TRP Barra Funda	Estadual 02: R\$ 3,21 (2023)
Campinas	Curta distância: R\$ 1,22

Média distância: R\$ 2,22  
 Longa distância: R\$ 8,46  
 Federal: R\$ 8,42  
 (2023)

Ribeirão Preto	Curta distância: R\$ 1,56 Média distância: R\$ 2,81 Longa distância: R\$ 6,20 Federal: R\$ 10,76 (2023)
Jundiá	Curta distância: R\$ 1,05 Média distância: R\$ 1,88 Longa distância: R\$ 4,16 Federal: R\$ 8,67 (2021)
Campo Grande	Linha Intermunicipal de Curta Distância: R\$ 1,21 Linha Intermunicipal de Longa Distância: R\$ 5,74 Linha Interestadual: R\$ 7,93 (2024)

\*Fonte: Endereço eletrônico da Socicam: <https://www.socicam.com.br/nacional/?la=br>. Site visitado em 02 de março de 2024.

Além das tarifas apresentadas, o Terminal Rodoviário Engenheiro Cássio Veiga de Sá em Cuiabá – Mato Grosso, também segue o modelo regulado contratualmente em que a concessão tem a sua tarifa de embarque sugerida em edital, mediante faixas relacionadas a quilometragem da viagem.

Observa-se que não há uma definição de grupos de TRPs como pode ser visualizado nas referências dos estados de Ceará, Paraíba, Pernambuco e São Paulo, mas uma definição de referências de tarifa em virtude da distância a ser percorrida do ponto locacional do terminal rodoviário. Um outro ponto a destacar envolve a concessão dos terminais mencionados enquanto que no Estado de Goiás abrange uma gestão que envolve concessão do serviço público, cessão para municípios que podem ser responsáveis pela prestação de serviços ou delegar a entidades privados e a própria atuação do Estado.

Neste contexto, o Estado de Goiás realiza a exploração dos TRPs de forma híbrida o que estimula uma regulação contratual<sup>[5]</sup> e discricionário. Isto por sua vez, compromete a utilização de procedimentos regulatórios de outras regiões, uma vez que o sistema de gestão sobre a prestação de serviços públicos é diferente daquela praticada nos TRPs de Goiás.

Diante disso, é razoável admitir que a proposta regulatória deve estar aderente as características locais e que permita atender à finalidade da Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização (AGR) de Serviços Públicos regulamentada na Lei nº 13.569/1999, no que tange as ações de regular, controlar e fiscalizar.

Sob esta perspectiva, a proposta metodológica para o agrupamento dos TRPs do Estado de Goiás deve consistir no estabelecimento de métrica a partir de parâmetros vinculados à gestão do bem, seja sob aspecto administrativo ou físico.

#### 4. PROPOSTA REGULATÓRIA

A meta que se destina o estudo de revisão da metodologia de classificação dos Terminais Rodoviários de Passageiros do estado de Goiás é de construir tarifas condizentes e justas com o perfil de gestão de cada uma dos TRPs.

Neste contexto, a regulação precisa ser transparente e coerente com a suas premissas e critérios definidos e deve ser compreensível aos agentes regulados. Assim, uma impressão de regulação arbitrária ou incompreendida pode influenciar adversamente o desenvolvimento e a operação do serviço público regulado.

Acerca disso, o ente regulador busca assegurar que sejam respeitados a regularidade e continuidade dos serviços haja vista que os usuários dos TRPs não têm a possibilidade de escolher o prestador de serviço com os níveis de qualidade estabelecidos na Resolução Normativa nº 018/2014-CR, contrato de

concessão e nos termos de cessão. Sob a perspectiva do gestor do serviço regulado que atua com eficiência, o mesmo tem direito de obter a remuneração sobre a adequada gestão, conforme os preceitos definidos da regulação, controle e fiscalização.

Portanto, o regulador determinará os critérios para definir tarifas justas e promover ações estratégicas junto com outros órgãos do Estado. Tais ações do regulador objetivam diminuir tanto a má gestão quanto o exercício de controle sobre os níveis de qualidade do serviço público prestado que é recebido pelos usuários.

Neste contexto, o monitoramento regulatório para identificar as situações de não conformidades, inicia-se na vistoria dos TRPs e tem continuidade em todo processo fiscalizatório no que tange o suporte dado ao gestor do terminal e encaminhamento de notificações em parceria com a Secretaria Geral de Governo. Assim, a AGR busca trazer maior equilíbrio regulatório em favor dos usuários que utilizam o serviço público gerado.

Feita tais considerações, a metodologia a ser apresentada consiste em trazer de forma objetiva e transparente as variáveis, premissas e critérios utilizados para minimizar o risco regulatório da má gestão do terminal rodoviário de passageiros no estado de Goiás.

#### 4.1. VISTORIA DE FISCALIZAÇÃO NOS TRPs - GESTÃO

Após o período de paralização da fiscalização dos TRPs do Estado de Goiás por ocasião da pandemia, em julho de 2022 iniciou-se o desenvolvimento de um estudo sistemático e intervencionista denominado "Por TRP melhores. Construindo Pontes com a AGR", SEI nº 202200029003825, que analisou os processos de fiscalização de TRPs relativos ao ano de 2019.

Foi verificado que devido ao escasso número de fiscais para realizar os procedimentos de fiscalização e por essa ocorrer de maneira anual, houve a necessidade de se oferecer um atendimento mais próximo, personalizado e contínuo aos gestores dos TRPs. Além disso, buscou-se criar um vínculo entre a entidade gestora com os gestores, gerando confiabilidade e parceria. Para tanto a ação iniciou-se com reuniões semanais organizadas de maneira *on-line* com os representantes dos terminais.

O objetivo foi de orientá-los quanto ao entendimento das normas vigentes impostas pela entidade reguladora, isto é, de instruí-los sobre a importância da TUT e receitas complementares, a prestação de contas, a Resolução Normativa nº 0018/2014-CR com o intuito de reduzir as não conformidades, sejam elas físicas ou administrativas e, portanto, oferecer ao cidadão um serviço adequado.

Esse projeto continuou de maneira contínua agregando mais gestores e realizando sempre novas reuniões instrutivas. O artifício utilizado foi de criar um grupo de aplicativo de conversação e a partir desse mecanismo aproximar da gestão dos TRPs. O resultado dessa ação culminou com a aproximação de 71% dos gestores até setembro de 2023, isto demonstra que o vínculo foi constituído e tem contribuído para que as duas partes tenham proveito regulatório.

Em consequência dessa ação no ano de 2023, a AGR ao realizar a vistoria de 188 (cento e oitenta e oito) terminais - 149 (cento e quarenta e nove) de propriedade estadual, 35 (trinta e cinco) municipais e 4 (quatro) particulares; pôde levantar mais informações e documentos detalhados relativos à gestão, bem como instruir mais os gestores quanto a Resolução Normativa vigente.

Assim, o Capítulo IV da Resolução Normativa nº 0018/2014-CR (SEI nº 50291137) dispõe que os serviços prestados pelos TRPs deverão ser executados em conformidade com os padrões operacionais estabelecidos ou aprovados pelo ente regulador e cláusulas contratuais, com observância do princípio da prestação de serviço adequado ao pleno atendimento aos usuários. A normativa regulatória define que o serviço adequado é aquele que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, segurança, eficiência, generalidade, cortesia na sua prestação, conforto, higiene e pontualidade.

Os parâmetros analisados no processo de fiscalização iniciam-se com a vistoria *in loco* no TRP em que é avaliada a existência de não conformidades de acordo com artigos 49 ao artigo 52 da Resolução Normativa nº 0018/2014-CR a qual abrange aspectos administrativos (cobrança da TUT, prestações de contas, apresentação de apólice de seguro do TRP e laudo de vistoria do corpo de bombeiros - CERCON) e técnico-operacionais (aspectos estruturais relacionados aos ambientes do terminal).

Um outro ponto a ser analisado no processo fiscalizatório e que está na normativa vigente, tem haver com a realização de prestação de contas por parte dos gestores dos terminais. Essa ação é fundamental, visto que sua apresentação regular ao longo de todo o ano e sendo realizada até o 10º (décimo) dia útil do mês subsequente, atenderá ao procedimento que autoriza o reajuste da TUT.

Neste sentido, todos os pontos levantados no processo fiscalizatório, sejam esse *in loco* ou levantados na parte administrativa são essenciais para a viabilização de uma boa gestão para terminal e, em consequência, um serviço adequado ao cidadão.

#### 4.2. DEFINIÇÃO DE VARIÁVEIS

Para a análise da metodologia proposta foram levantados os dados quantitativos e qualitativos via informações de vistoria em todos os terminais do Estados de Goiás, embasadas na Resolução Normativa nº 0018/2014-CR e laudos de avaliação de imóvel (apresentados em processos de Termo de Cessão e Doação) considerados essenciais para que o TRP possa oferecer um serviço adequado em consequência de uma boa gestão. Tais dados são representados na Tabela 3.

**Tabela 3.** Representação dos dados a serem utilizados na proposta metodológica dos agrupamentos dos Terminais Rodoviários de Passageiros do Estado de Goiás.

Rubrica	Quantificação/Atributo
Prestação de contas	Meses durante o ano
Seguro do TRP	Possui (Sim) ou (Não)
CERCON do TRP	Possui (Sim) ou (Não)
Não conformidade	Unidade
Arrecadação TUT	Possui (Sim) ou (Não)
Arrecadação de Aluguéis de Salas	Possui (Sim) ou (Não)
Arrecadação de Outras receitas	Possui (Sim) ou (Não)
Área Edificada	Metro quadrado (m <sup>2</sup> )
Número de horários	Unidade

A partir dos pontos mencionados acima, foram elaborados cinco índices verificadores que geraram um indicador de gestão.

##### 4.2.1. Índice receitas

A TUT é uma importante tarifa que gera uma receita a ser paga à administração do terminal e destina-se a remunerar de maneira adequada, o custo da operação oferecida em regime de eficiência e os investimentos necessários a sua execução e a manutenção do padrão de qualidade exigido da administradora.

Desse modo a cobrança da TUT gera uma receita que contribui para que o gestor do terminal possa efetuar manutenções básicas e administrar a limpeza e higiene oferecendo ao cidadão o mínimo de conforto para aguardar o embarque. Deixar de cobrar essa tarifa pode contribuir para precariedade e abandono do terminal. Em termos complementares, o TRP poderá auferir receitas acessórias mediante aluguéis de guichês e de salas destinadas a lanchonetes e outros serviços.

Assim, para a construção do índice de receitas será considerada uma avaliação binária, isto é, ao avaliar as arrecadações da TUT, da cobrança de aluguéis de salas e outras receitas. O TRP terá a apuração de 0 (zero) para cada não arrecadação de receita ou por não informar ao regulador e 1,0 (um) caso possua. Após somados o resultado será dividido por três.

Neste contexto, a apuração do índice de receitas ( $i_{Receitas}$ ) será:

$$i_{Receitas} = \frac{i_{TUT} + i_{aluguéis\ salas} + i_{outras\ receitas}}{3}$$

A apuração do índice resultará em valores com limites de 0 (zero) a 1 (um). Assevera-se que cabe ao gestor do terminal rodoviário buscar aumentar o nível de receita do terminal, como incentivo regulatório para buscar mais outras receitas (guarda-volumes, propagandas, guichês, aluguel de máquinas de bebidas e alimentos, exploração de terminais, entre outros) de tal maneira a proporcionar maior performance econômico-financeira.

#### 4.2.2. Índice prestação de contas

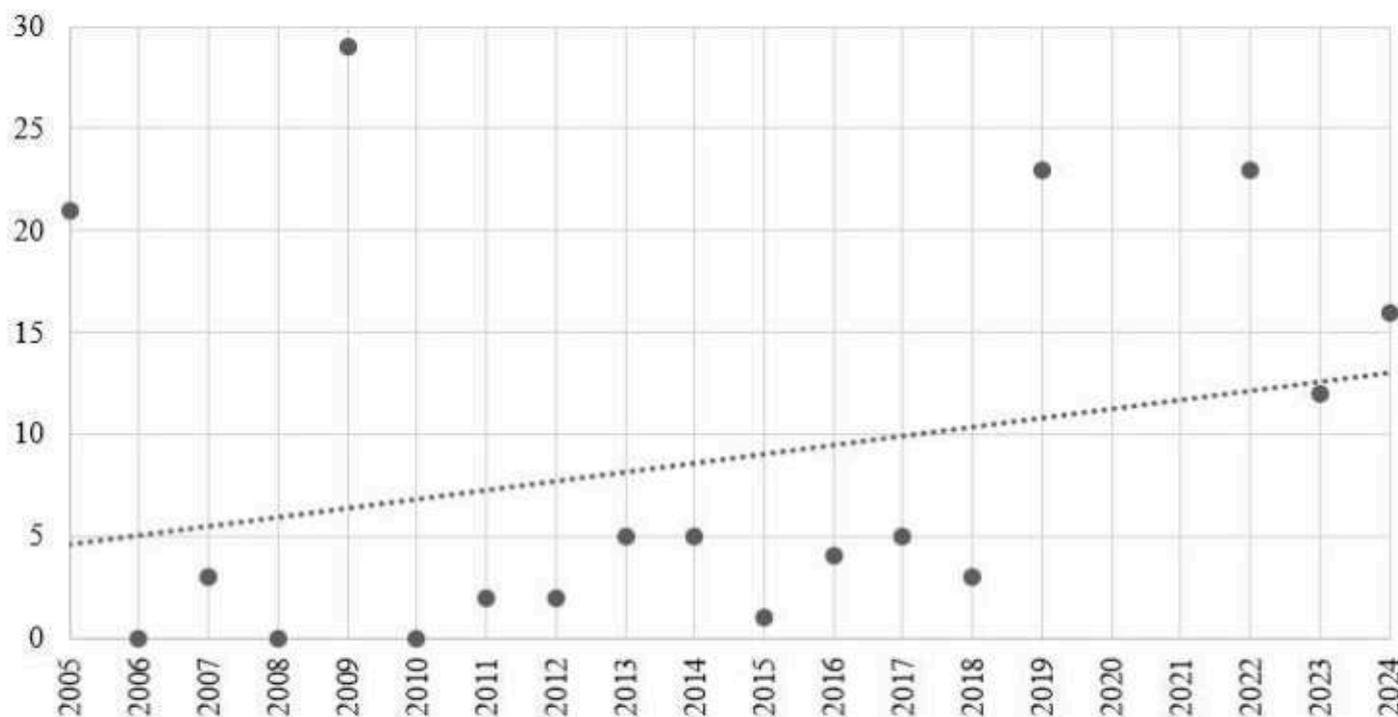
A prestação de contas refere-se aos dados operacionais, os demonstrativos contábeis, econômicos e demais informações consideradas indispensáveis ao cálculo da tarifa e/ou para sua revisão na forma legal e deve ser enviada para o ente regulador de forma mensal. Isto é, uma relação das receitas e despesas que caracterizam sua gestão.

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, a prestação de contas é uma obrigatoriedade mensal dos gestores dos TRP's para a atualização anual da TUT que é uma tarifa a ser paga à administração do terminal.

Neste sentido, uma não atualização da TUT reflete em uma tarifa não condizente com a necessidade de cada TRP e, portanto, de baixo investimento na qualidade do serviço público ofertado.

Com a evolução do projeto de instrução aos gestores foi percebido uma elevada falta de conhecimento de muitos sobre a arrecadação da TUT e a forma de ter o seu reajuste. As reuniões realizadas têm por objetivo informar a sua importância para o terminal e ensinar a manusear o Portal da AGR, um sistema eletrônico que, além de ser usado no sistema de vistorias de bens que a AGR fiscaliza, faz o monitoramento econômico de cada bem. Essas ações viabilizaram um aumento na prestação de contas para o ano de 2023 para a aprovação em 2024 (Figura 1).

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



A partir da análise da Figura 1, verificou-se aumento expressivo do número de TRP's que passaram a prestar contas. Observa-se em 2005, o quantitativo de 20 TRP's com prestação de contas, momento este que representou o primeiro estudo de agrupamento. Destaca-se o fato de que no período de 2006 até 2022, salvo raras exceções acima ou zerados, o quantitativo não ultrapassou 5 prestações de contas, o que fez a AGR perceber ainda mais a necessidade de uma melhor gestão aos destintos terminais.

Em 2022, houve um expressivo aumento na quantidade de prestação de contas visto que devido ao período pandêmico houve o reajuste, Resolução Normativa nº 197/2022-CR. Dessa forma, a AGR considerou o somatório das prestações de contas realizadas nos exercícios de 2020 e 2021.

Em 2024, após todo o trabalho educativo principalmente nas oficinas instrutivas realizadas pela AGR a partir de novembro de 2022 até fevereiro de 2024, identificou-se a prestação de contas de 16 TRP's.

Apesar do projeto inicialmente não ter o foco na comparação da qualidade da prestação de contas é notório que os documentos e o formato geraram uma maior confiabilidade dos dados das prestações de contas e credibilidade, além de ser de fácil acesso (característica ofertada pelo Portal da AGR) e tratamento para a geração de indicadores para a tomada de decisão por parte da AGR.

Neste sentido, o gestor ao realizar a prestação de contas contribui com informações importantes para a realização de estudos, tal como este agrupamento de TRPs, além de outras ações regulatórias.

Para fins de avaliação do TRP e de desenvolvimento do índice prestação de contas ( $i_{pc}$ ) foi realizado o monitoramento do Portal da AGR e levantados os TRPs e os meses prestados pelos gestores, dividindo-os por 12 (número de meses obrigatórios para que o TRP esteja autorizado a ter o reajuste da TUT).

$$i_{pc} = \frac{\text{Meses prestados}}{12}$$

#### 4.2.3. Índice licenças

O TRP deve contratar o seguro de responsabilidade civil e contra incêndio proporcional a área utilizada e aos riscos decorrentes das atividades, além do CERCON. O seguro de responsabilidade além de proteger o imóvel, garante a proteção a possíveis danos à terceiros. Já o CERCON é a abreviação de Certificado de Conformidades, o documento é emitido pelo Corpo de Bombeiros do Estado de Goiás após cumpridas todas as exigências previstas em Lei em Normas Técnicas<sup>[6]</sup>. Este documento atesta que o empreendimento está em conformidade com as exigências de segurança contra incêndio e pânico previstas.

$$i_{Licenças} = \frac{i_{seguro} + i_{CERCON}}{2}$$

#### 4.2.4. Índice não conformidades

Uma não conformidade refere-se a algo que esteja fora de um padrão esperado. Isto é, quando um fiscal da AGR realiza a vistoria em um TRP e levanta uma não conformidade esta refere-se a uma irregularidade estabelecida na Resolução Normativa nº 0018/2014-CR.

De acordo com a norma vigente a presença de uma não conformidade pode acarretar algo que proporcione ao cidadão algum acidente devido à situação física do terminal, a falta de higiene, condições de aguardar com segurança o embarque, dentre outros, ou seja, falta de condições que lhe garanta um serviço adequado.

Para a análise das não conformidades como um índice de gestão, foi realizada uma razão entre ela e a área edificada. A área edificada foi utilizada para delimitar a não conformidade por m<sup>2</sup> e assim tornar um padrão comparável entre os pequenos e grandes terminais.

$$NC = \frac{n^{\circ} \text{ de não conformidades}}{\text{Área edificada}}$$

Realizada a razão entre as duas informações, adquiriu-se uma alta variação entre os terminais quanto ao valor mínimo e máximo encontrados. Para organização desses valores e a garantia de índices com variação entre 0,0 (zero) a 1,0 (um), foi analisada a variação entre o limite inferior e o limite superior dividindo-o por cinco obtendo-se uma variação ( $V_{NC}$ ). Caso o ente regulador não tenha obtido acesso à alguma informação, receberá índice 0,0 (zero).

$$V_{NC} = \frac{\text{Limite Superior} - \text{Limite inferior}}{5}$$

Foi dado um valor de índice ( $i_{NC}$ ) de 1,0 (um) a 0,0 (zero) com uma variação de 0,25 para cada  $V_{NC}$ , gerando cinco índices (Tabela 3). Os índices são contrários aos valores encontrados, já que quanto menor for o valor encontrado, maior será o índice atribuído, isto é, será indiretamente vinculado a uma boa gestão.

**Tabela 3.** Variação entre limite inferior e superior para adequação ao índice não conformidades.

Limite inferior	Limite superior	Índice não conformidade
0,0	$V_{NC1}$	1
$V_{NC1}$	$V_{NC2}$	0,75
$V_{NC2}$	$V_{NC3}$	0,50
$V_{NC3}$	$V_{NC4}$	0,25
$V_{NC4}$	$V_{NC5}$	0

#### 4.2.5. Índice número de horários

As empresas recebem a autorização para o transporte intermunicipal de passageiros em determinados horários para atender em totalidade a população dos municípios e deve atuar integralmente de acordo com essa autorização. Assim, a utilização do número de horários foi uma *proxy* para refletir a demanda de passageiros.

Foram analisadas as médias semanais dos números de horários para cada município obtendo-se uma alta variação entre o número menor e o número maior. Os dados foram enviados pela Gerência de Transportes da AGR sabendo-se que informações zeradas refletem a inexistência de linhas autorizadas.

Assim como o realizado em relação ao índice não conformidades, para a organização desses valores e a garantia de um índice com variação entre 0,0 (zero) a 1,0 (um), foi analisada a variação entre o limite inferior e o limite superior dividindo-o por 11 (onze) obtendo-se uma variação ( $V_{NH}$ ).

$$V_{NH} = \frac{\text{Limite Superior} - \text{Limite inferior}}{11}$$

Foi dado um valor de índice ( $i_{NH}$ ) de 0,0 (zero) a 1,0 (um) com uma variação de 0,10 para cada  $V_{NH}$ , gerando onze índices (Tabela 4).

**Tabela 4.** Variação entre limite inferior e superior para adequação ao índice número de horários.

Limite inferior	Limite superior	Índice número de horários
0,0	$V_{NH1}$	0
$V_{NH1}$	$V_{NH2}$	0,10
$V_{NH2}$	$V_{NH3}$	0,20
$V_{NH3}$	$V_{NH4}$	0,30
$V_{NH4}$	$V_{NH5}$	0,40
$V_{NH5}$	$V_{NH6}$	0,50
$V_{NH6}$	$V_{NH7}$	0,60
$V_{NH7}$	$V_{NH8}$	0,70
$V_{NH8}$	$V_{NH9}$	0,80
$V_{NH9}$	$V_{NH10}$	0,9
$V_{NH10}$	$V_{NH11}$	1

#### 4.3. INDICADOR DE GESTÃO

O indicador de gestão foi gerado a partir do somatório dos cinco índices: índice receita ( $i_{Receitas}$ ), índice prestação de contas ( $i_{PC}$ ), índice licenças ( $i_{Licenças}$ ), índice não conformidades ( $i_{NC}$ ) e índice número de horários ( $i_{NH}$ ).

$$I_{GESTÃO} = 0,2xi_{receitas} + 0,2xi_{PC} + 0,2xi_{Licenças} + 0,2xi_{NC} + 0,2xi_{NH}$$

Todos os índices tiveram pesos iguais já que contribuem cada um com importâncias específicas e interligadas para que o gestor do TRP possa prestar um serviço fundamental e adequado ao cidadão.

Para a atribuição a um grupo em relação ao valor do indicador de gestão, o valor foi analisado utilizando a variação entre o limite inferior e o limite superior dividindo-o por cinco (número total de grupos) obtendo-se uma variação ( $V_G$ ).

$$V_G = \frac{\text{Limite Superior} - \text{Limite inferior}}{5}$$

Cada índice encontrado foi analisado dentro de uma variação e correspondido a um grupo, variando de I a V (Tabela 5) e apresentados na Tabela 6 e os dados gerais para análise no Anexo (SEI Nº 58016287). Há ainda a Discussão de resultados referentes ao dados do processo fiscalizatório do ano de 2023 (SEI Nº 58013298).

**Tabela 5.** Variação entre limite inferior e superior para limitação do grupo.

Limite inferior	Limite superior	Grupo
$V_{G5}$	$V_{G4}$	I
$V_{G4}$	$V_{G3}$	II

$V_{G3}$	$V_{G2}$	III
$V_{G2}$	$V_{G1}$	IV
$V_{G1}$	0,0	V

**Tabela 6.** Agrupamento dos Terminais Rodoviários de Passageiros do Estado de Goiás em relação à municípios e distritos.

ID	Município e Distritos	Grupo
1	Abadia de Goiás	V
2	Abadiânia	V
3	Acreúna	V
4	Adelândia	V
5	Água Fria de Goiás	V
6	Água Limpa	V
7	Alexânia	IV
8	Aloândia	V
9	Alto Horizonte	V
10	Alto Paraíso de Goiás	IV
11	Alvorada do Norte	III
12	Americano do Brasil	V
13	Amorinópolis	V
14	Anápolis	I
15	Anicuns	IV
16	Aparecida de Goiânia	III
17	Aparecida do Rio Doce	V
18	Aporé	V
19	Araçu	V
20	Aragarças	IV
21	Aragoiânia	V
22	Araguapaz	V
23	Arenópolis	V
24	Aruanã	III
25	Aurilândia	V
26	Baliza	V
27	Barro Alto	III
28	Bela Vista de Goiás	V
29	Bom Jardim de Goiás	IV
30	Bom Jesus de Goiás	IV
31	Bonfinópolis	V
32	Brazabrantes	V
33	Britânia	IV
34	Buriti Alegre	V
35	Cabeceiras	V
36	Cachoeira Alta	IV
37	Cachoeira Dourada	V
38	Caçu	IV
39	Caiapônia	IV
40	Caldas Novas	II
41	Campestre de Goiás	V
42	Campinorte	III
43	Campo Alegre de Goiás	V

44	Campos Belos	V
45	Carmo do Rio Verde	V
46	Castelândia	V
47	Catalão	III
48	Caturai	V
49	Cavalcante	V
50	Ceres	IV
51	Cezarina	V
52	Córrego do Ouro	V
53	Corumbá de Goiás	V
54	Corumbaíba	IV
55	Cristalina	III
56	Cristianópolis	V
57	Crixás	IV
58	Cromínia	V
59	Cumari	V
60	Damianópolis	V
61	Damolândia	V
62	Davinópolis	V
63	Diorama	V
64	Divinópolis de Goiás	V
65	Doverlândia	V
66	Edéia	V
67	Estrela do Norte	V
68	Fazenda Nova	V
69	Firminópolis	IV
70	Formosa	III
71	Formoso	V
72	Goianira	V
73	Goianésia	III
74	Goiânia/Campinas	I
75	Goianira	V
76	Goianópolis	V
77	Goiás	IV
78	Goiatuba	IV
79	Gouvelândia	IV
80	Guapó	V
81	Heitorai	V
82	Hidrolândia	V
83	Hidrolina	V
84	Iaciara	V
85	Inaciolândia	IV
86	Indiara	IV
87	Inhumas	IV
88	Ipameri	IV
89	Iporá	IV
90	Israelândia	V
91	Itaberaí	IV
92	Itaguari	V
93	Itaguaru	V
94	Itajá	V
95	Itapaci	IV

96	Itapirapuã	IV
97	Itapuranga	IV
98	Itarumã	V
99	Itaçu	IV
100	Itumbiara	I
101	Ivolândia	V
102	Jandaia	V
103	Jaraguá	II
104	Jaupaci	V
105	Jataí	III
106	Joviânia	V
107	Jussara	IV
108	Leopoldo de Bulhões	III
109	Luziânia	V
110	Mairipotaba	V
111	Mambaí	V
112	Mara Rosa	IV
113	Marzagão	V
114	Maurilândia	IV
115	Mimoso de Goiás	V
116	Minaçu	III
117	Mineiros	II
118	Moiporá	V
119	Monte Alegre de Goiás	V
120	Montes Claros de Goiás	V
121	Morrinhos	III
122	Morro Agudo de Goiás	V
123	Mossâmedes	V
124	Mozarlândia	IV
125	Mundo Novo	V
126	Mutunópolis	V
127	Nazário	V
128	Nerópolis	V
129	Niquelândia	IV
130	Nova América	V
131	Nova Aurora	V
132	Nova Crixás	V
133	Nova Glória	V
134	Nova Veneza	V
135	Novo Brasil	IV
136	Orizona	IV
137	Ouro Verde de Goiás	V
138	Ouvidor	V
139	Padre Bernardo	IV
140	Palestina de Goiás	V
141	Palmeiras de Goiás	V
142	Palmelo	V
143	Palminópolis	V
144	Panamá	V
145	Paranaiguara	V
146	Paraúna	V
147	Petrolina de Goiás	V

148	Pilar de Goiás	V
149	Piracanjuba	V
150	Piranhas	V
151	Pirenópolis	IV
152	Pires do Rio	IV
153	Planaltina	V
154	Pontalina	IV
155	Porangatu	V
156	Portelândia	V
157	Posse	V
158	Professor Jamil	V
159	Quirinópolis	IV
160	Rialma	IV
161	Rianópolis	IV
162	Rio Verde	III
163	Rubiataba	IV
164	Sanclerlândia	IV
165	Santa Bárbara de Goiás	IV
166	Santa Fé de Goiás	IV
167	Santa Helena de Goiás	V
168	Santa Isabel	IV
169	Santa Rita do Araguaia	V
170	Santa Rosa de Goiás	V
171	Santa Tereza de Goiás	V
172	Santa Terezinha de Goiás	IV
173	Santo Antônio da Barra	V
174	Santo Antônio do Descoberto	V
175	São Domingos	V
176	São João da Paraúna	V
177	São João D'Aliança	V
178	São Luis de Montes Belos	III
179	São Luiz do Norte	V
180	São Miguel do Araguaia	IV
181	São Simão	V
182	Serranópolis	IV
183	Silvânia	III
184	Simolândia	V
185	Sítio d'Abadia	V
186	Três Ranchos	V
187	Trindade	V
188	Trombas	V
189	Turvânia	V
190	Turvelândia	V
191	Uirapuru	V
192	Uruaçu	IV
193	Uruana	V
194	Urutaí	V
195	Varjão	V
196	Vianópolis	IV
197	Vicentinópolis	IV
198	Lagoa do Bauzinho	V

199	Messianópolis	V
200	Riverlândia	V
201	Santo Antônio da Esperança	V
202	Trajanópolis	V

#### 4.4. RESULTADOS ESPERADOS

Após a apresentação da metodologia a ser utilizada para fins de classificação dos Terminais Rodoviários de Passageiros no Estado de Goiás, caberá a AGR efetuar um monitoramento contínuo do indicador de gestão dos serviços a serem realizados nos terminais rodoviários de passageiros que deverão passar por uma eventual reclassificação dos TRPs em um intervalo a cada 01 (um) ano com base no processo de regulação, controle e fiscalização do ano anterior juntamente com a data base do reajuste da TUT.

Assim, o Regulador tão somente estará cumprindo sua missão fundamental como também, adicionalmente, os TRPs poderão evoluir para melhorar as condições técnico-operacionais e administrativas nos terminais.

No entanto, este fenômeno não ocorre de forma instantânea, mas de um processo gradual. Há também um sério risco de que o problema detectado pelo indicador de gestão se torne grave e irreversível. Caso isto ocorra, os usuários serão os principais prejudicados. Assim, a forma apresentada para evitar que isso ocorra é a revisão contínua da classificação para estimular uma gestão proativa no TRP e que haja contrapartida em termos de reconhecimento tarifário à efetiva qualidade do serviço prestado,

Espera-se que o reenquadramento tarifário e o estímulo regulatório permitam que a entidade gestora possa cumprir as suas obrigações e ter direito a uma remuneração compatível com a realidade operacional do seu terminal rodoviário. Caso contrário, a entidade gestora não terá condições necessárias para ofertar o serviço prestado com qualidade.

#### 5. CONCLUSÃO

Os grupos preliminares foram gerados seguindo as informações levantadas em vistorias e analisadas concomitantes a dados cadastrais para o ano de 2023. Por essa proposta de metodologia o novo agrupamento pode assim impulsionar a gestão dos terminais a desenvolver melhor o bem em busca de uma receita melhor, reduzindo as não conformidades, impulsionando-os a contratação do seguro, a busca pelo CERCON e a realização da prestação de contas, gerando um serviço adequado ao cidadão.

Desta maneira, esta proposta regulatória apresenta-se como ato orientativo de dados e informações dos TRPs do ano de 2023. Em destarte, a sua eficácia ocorrerá tão somente com os dados do processo fiscalizatório do exercício 2024 para o ciclo 2025/2026 na data-base do reajuste da TUT.

#### 6. RECOMENDAÇÃO

Recomendamos o encaminhamento para submissão do processo para Consulta Pública com vistas a obter subsídios relativos aos critérios e procedimentos a serem utilizados na classificação dos Terminais Rodoviários de Passageiros, conforme proposta apresentada nesta Nota Técnica, com duração de 30 dias.

#### 7. PARTICIPANTES<sup>[7]</sup>

Rafael Babosa de Carvalho

Sinnara Gomes de Godoy

[1] As informações para o desenvolvimento da Nota Técnica estão também apresentadas no Processo Administrativo SEI Nº 202300029002142; processos de Termos de Cessão e Doação de cada terminal e relatórios de vistorias referentes ao ano de 2023;

[2] ATA de reunião (SEI nº 57991786);

[3] Esta Nota Técnica tem o objetivo de subsidiar as decisões do Conselho Regulador da Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização.

[4] A edição prevista para o exercício 2020 não foi realizada em decorrência da pandemia;

[5] Terminais Rodoviários de Goiânia e Anápolis;

[6] Fonte: endereço eletrônico: Normas Técnicas do CBMGO – Corpo de Bombeiros Militar do Estado de Goiás;

[7] Acrescenta-se acompanhamento dos membros da Portaria AGR nº 83/2024 (SEI nº 56056316).

GERÊNCIA DE REGULAÇÃO ECONÔMICA E DESESTATIZAÇÃO, em GOIANIA - GO, aos 18 dias do mês de março de 2024.



Documento assinado eletronicamente por **RAFAEL BARBOSA DE CARVALHO, Gerente**, em 18/03/2024, às 22:55, conforme art. 2º, § 2º, III, "b", da Lei 17.039/2010 e art. 3ºB, I, do Decreto nº 8.808/2016.



Documento assinado eletronicamente por **SINNARA GOMES DE GODOY, Especialista em Regulação**, em 18/03/2024, às 22:56, conforme art. 2º, § 2º, III, "b", da Lei 17.039/2010 e art. 3ºB, I, do Decreto nº 8.808/2016.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site

[http://sei.go.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?](http://sei.go.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=1)

[acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=1](http://sei.go.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=1) informando o código verificador **58007036** e o código CRC **52DC9B7C**.

GERÊNCIA DE REGULAÇÃO ECONÔMICA E DESESTATIZAÇÃO  
AVENIDA GOIÁS, ED. VISCONDE DE MAUÁ 305 - Bairro CENTRO - GOIANIA - GO - CEP 74005-010  
- (62)3226-6471.



Referência: Processo nº 202200029003148



SEI 58007036