

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

Nota Técnica nº: 4/2025/AGR/GERE-06087

**Assunto:** Semiurbano Diferenciado. TRIP.

## 1. OBJETIVO

1.1. O objetivo desta Nota Técnica é apresentar o cálculo para definir a referência tarifária para o serviço Semiurbano Diferenciado, no Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros (TRIP) do Estado de Goiás, com proposta de atualização e alteração de redação da [Resolução Normativa nº 073/2016-CR](#).

## 2. DOS FATOS

2.1. Em 12 de dezembro de 2022, a Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização (AGR) efetuou a abertura da Consulta Pública nº 0012/2022, para requerer contribuições por meio de intercâmbio documentos para alteração de dispositivos da [Resolução Normativa nº 073/2016-CR](#), que dispõe sobre os dados técnicos inerentes à estrutura tarifária, metodologia tarifaria e definição das tarifas para o serviço de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado de Goiás (SEI nº 000036172416).

2.2. Em 04 de janeiro de 2023, a AGR encerrou a consulta pública em que não foi obtido nenhuma contribuição relativa à minuta de resolução normativa que dispõe sobre a alteração de dispositivos da [Resolução Normativa nº 073/2016-CR](#), que dispõe sobre os dados técnicos inerentes à estrutura tarifária (SEI nº 000036680314).

2.3. Em 24 de janeiro de 2023, a Agência Reguladora publicou a Resolução Normativa nº 202/2023-CR (SEI nº 000037261903) com a alteração de redação da [Resolução Normativa nº 073/2016-CR](#) sobre dados técnicos do transporte rodoviário intermunicipal.

2.4. Em 05 de junho de 2023, a Viação Aragarina efetuou Consulta sobre deságio do coeficiente tarifário do transporte semiurbano (SEI nº 48600854), para viabilizar os estudos de natureza econômico-financeira com vistas a realização de novos investimentos para renovação de sua frota.

2.5. Em 10 de julho de 2023, a AGR por meio do Ofício nº 987/2023/AGR (SEI nº 49570170), informou que os fundamentos sobre o deságio do coeficiente tarifário estão baseados nos dados constantes do Ofício nº 450 de 27 de junho de 1994, da Superintendência de Transportes e Terminais de Goiás (SUTEG), sendo a referência mais antiga. A Agência Reguladora destacou ainda que há 29 (vinte e nove) anos, foram estabelecidos os cálculos e os parâmetros dos coeficientes tarifários por entidades/órgãos do Estado de Goiás as quais antecederam a criação da AGR, instituída em 1999 pela Lei nº 13.569. Por fim, registrou que a revisão da metodologia tarifária já estava pautada pela Agenda Regulatória, e que, com base nas considerações e questionamentos apresentados por esta empresa, serão iniciados os estudos relacionados à correlação tarifária entre o coeficiente do serviço convencional e o do serviço semiurbano.

2.6. Em 20 de novembro de 2023, a Viação Aragarina enviou para a AGR, em resposta a Notificação nº 389/2023 AGR/GESG (SEI nº 52768788), um documento contendo a Nota Técnica nº 001/2023 - VAL (SEI nº 54357534) com proposta de estabelecimento do serviço semiurbano diferenciado.

2.7. Em 20 de dezembro de 2023, essa mesma empresa enviou para a AGR, em resposta ao Ofício Circular 30/2023 – AGR (SEI nº 54359526), um documento contendo uma nova versão da Nota Técnica nº 001/2023 – VAL (SEI nº 55073272), que contempla o mesmo conteúdo da primeira, acrescido o Item 4. Planilha Tarifária (com cálculo do coeficiente tarifário segundo a metodologia da [Resolução nº 171/2005-CG](#)) e Anexos.

2.8. Em 22 de janeiro de 2024, foi publicado no Diário Oficial do Estado de Goiás a Tomada de Subsídio requerendo comentários e recebimento de sugestões do público em geral para Agenda Regulatória 2023/2024 (SEI nº 55939040).

2.9. Em 02 de fevereiro de 2024, a Viação Aragarina efetuou a sugestão para Agenda Regulatória do tema intitulado “CÁLCULO DO COEFICIENTE TARIFÁRIO DO SERVIÇO SEMIURBANO DIFERENCIADO” no título TRANSPORTE INTERMUNICIPAL para Agenda Regulatória da AGR 2023-2024.

2.10. Em 05 de fevereiro de 2024, a Gerência de Regulação Econômica e Desestatização (GERED/AGR) por meio do Despacho nº 103/2024 (SEI nº 56463597) manifestou informando que o pleito não deve ser acatado porque o referido ponto já está em fase desenvolvimento e sendo atendida pelo item *RED 11. Estudo, e, se necessário, proposta de alteração na atual metodologia de cálculo da tarifa de reajuste do transporte intermunicipal de passageiros*, prevista na Agenda Regulatória 2022-2023.

2.11. Em 16 de fevereiro de 2024, o Conselheiro Presidente, mediante Despacho nº 111/2024 (SEI nº 56799005), solicitou que a Gerência da Secretária-Geral que desse ciência à Viação Aragarina, via e-mail, sobre a posição da (GERED/AGR). Em cumprimento a esta solicitação, a GESG encaminhou a informação à Viação Aragarina em 19 de fevereiro de 2024, por meio do e-mail de ciência - Aragarina (SEI nº 56887188).

2.12. Diante dos fatos apresentados, a Gerência de Regulação Econômica manifesta que efetuará o atendimento da Agenda Regulatória bem como as instruções apresentadas nos encaminhamentos documentais já submetidos como pleito pela Viação Aragarina, para verificar a possibilidade de ajustar a regulamentação e o estabelecimento do valor da tarifa deste serviço, que seguem previstos nas [Resolução Normativa nº 073/2016-CR](#).

## 3. REQUERIMENTO DA VIAÇÃO ARAGUARINA

3.1. O requerimento apresentado pela Viação Aragarina, Proposta de estabelecimento do Serviço Semiurbano Diferenciado (SEI nº 55073272), inicia-se detalhando a atuação da Viação Aragarina como operadora do Serviço de Transporte Público Intermunicipal Semiurbano no Estado de Goiás. A Autorizatória detalha as linhas operadas pela empresa, classificadas como semiurbanas, que conectam as cidades de Anápolis, Inhumas e Terezópolis com Goiânia, destacando características urbanas dessas linhas devido à proximidade e integração com a Região Metropolitana de Goiânia.

3.2. Além disso, são mencionados fatores que aumentam a demanda por transporte coletivo, como a proximidade com a capital, desenvolvimento econômico e qualidade das vias rodoviárias. A referida Nota Técnica da Viação Aragarina, também discute a necessidade de posicionar o transporte público coletivo como uma opção segura, confortável e confiável, enfatizando estratégias adotadas pela Viação Aragarina para tratar os passageiros como clientes, oferecendo uma experiência completa e diferenciada.

3.3. Em decorrência da metodologia em vigência, a Viação Aragarina manifesta dificuldade em realizar inovações e ofertar serviços diferenciados com investimentos na renovação de parte da frota da linha Anápolis-Goiânia com veículos novos e equipados com diversas comodidades, como ar-condicionado, wi-fi, carregadores, sistema de monitoramento e acessibilidade, além de adotar novas formas de pagamento e um aplicativo próprio para relacionamento com os clientes.

3.4. Assim, a Proposta de estabelecimento do Serviço Semiurbano Diferenciado (SEI nº 55073272), busca ensinar o Regulador a atualização da [Resolução Normativa nº 073/2016-CR](#), com vistas ao aperfeiçoamento regulatório e adequação tarifária que dentro da concepção da Viação Aragarina, diferencia o serviço do que vem sendo praticado pelo semiurbano ao qual estão vinculados atualmente.

3.5. Nestes termos, a proposta trazida como um tipo de serviço “Semiurbano Diferenciado” é abordada da seguinte forma:

**Serviço Semiurbano Diferenciado** é o serviço prestado em linha intermunicipal, com características de serviço semiurbano, com uso de ônibus com ar-condicionado, que ofereça outras facilidades e comodidades diferenciadas de atendimento aos passageiros em relação a este serviço, a exemplo de wi-fi, ponto para carregamento de equipamentos eletrônicos, sistema interno de monitoramento, cinto de segurança, além de contarem com sistema de acessibilidade, sistema específico de relacionamento com cliente e informação como o site aragarina.com.br, INSTAGRAM e Serviço de atendimento ao Cliente via atendimento telefônico, além de outros dispositivos e soluções de conforto e qualidade.

3.6. Em torno disso, se faz necessário efetuar a análise deste tipo de serviço para definir um Fator de Correlação Tarifário (FCT) que diferencie, também, o seu coeficiente tarifário.

#### 4. ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO

4.1. Em se tratando de uma proposta de edição de ato normativo ([Resolução Normativa nº 073/2016-CR](#)), deve-se considerar as prerrogativas instituídas, em âmbito federal, no artigo 5º da [Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019](#), no artigo 6º da [Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019](#) e no [Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020](#). Além das normativas estaduais, expressas no artigo 9º da [Lei nº 22.612, de 11 de abril de 2024](#), e da [Resolução Normativa nº 278, de 19 de dezembro de 2024](#).

4.2. O procedimento foi realizado por meio do Relatório de AIR nº 1/2025 - AGR (SEI nº 70986659), que definiu a viabilidade da edição do ato normativo por meio de análise multicritério (inciso I, artigo 4º da [Resolução Normativa nº 278/2024](#)). A escolha dessa análise, justifica-se pela complexidade do problema regulatório, que envolve múltiplos critérios, como equilíbrio econômico-financeiro das empresas, modicidade tarifária para os usuários, qualidade do serviço e isonomia regulatória. A análise multicritério permite avaliar de forma abrangente e transparente as alternativas propostas, considerando tanto aspectos quantitativos quanto qualitativos, além de facilitar a incorporação de contribuições obtidas em processos de participação social, como consultas e audiências públicas.

4.3. Em comparação com outras metodologias, a análise multicritério mostrou-se a mais adequada para o caso em questão. Enquanto a análise de custo-benefício limita-se a critérios monetizáveis, ignorando aspectos qualitativos como a qualidade do serviço, e a análise de custo-efetividade é mais indicada para comparar alternativas com objetivos semelhantes, a análise multicritério permite avaliar *trade-offs* entre múltiplos critérios, como custos, benefícios e impactos sociais. Já metodologias como análise de custo, análise de risco e análise risco-risco são insuficientes para uma avaliação completa, pois não consideram a diversidade de impactos das alternativas propostas. A Tabela 1, resume as vantagens e limitações de cada metodologia:

Tabela 1. Critérios para comparação da Metodologia.

Metodologia	Vantagens	Limitações	Adequação ao Caso
<b>Análise Multicritério</b>	Avalia múltiplos critérios; flexível; transparente; permite <i>trade-offs</i> .	Pode ser complexa se houver muitos critérios.	Ideal para problemas com múltiplos critérios e <i>stakeholders</i> .
<b>Análise Custo-Benefício</b>	Foca em impactos econômicos; útil para decisões baseadas em custos.	Limita-se a critérios monetizáveis; ignora aspectos qualitativos.	Menos adequada, pois o problema envolve critérios qualitativos (qualidade do serviço).
<b>Análise Custo-Efetividade</b>	Compara custos para atingir objetivos semelhantes.	Não é ideal para problemas com múltiplos objetivos conflitantes.	Pouco adequada, pois as alternativas têm impactos diversos.
<b>Análise de Custo</b>	Simples; foca nos custos das alternativas.	Ignora benefícios e impactos sociais.	Insuficiente para uma avaliação abrangente.
<b>Análise de Risco</b>	Útil para avaliar cenários de incerteza.	Não é adequada para comparar alternativas com base em múltiplos critérios.	Pouco relevante para o caso em questão.
<b>Análise Risco-Risco</b>	Compara riscos entre alternativas.	Não avalia benefícios ou outros critérios.	Insuficiente para uma avaliação completa.

4.4. A adoção da análise multicritério está alinhada com as melhores práticas regulatórias, especialmente em casos que envolvem a avaliação de impactos econômicos e sociais, conforme a ocasião alvo deste estudo. Portanto, a análise multicritério foi escolhida em virtude da sua abrangência e versatilidade ante os demais mecanismos analíticos.

4.5. Cabe ainda destacar que a referida metodologia garante que a decisão regulatória seja técnica, equilibrada e transparente, atendendo aos objetivos da AGR de promover a modernização do transporte intermunicipal em Goiás, sem comprometer a modicidade tarifária ou a isonomia entre as empresas operadoras. Sob esta perspectiva, será avaliado nesta Nota Técnica:

4.5.1. Alteração do parâmetro operacional na determinação do coeficiente tarifário;

4.5.2. Discriminação do tipo de serviço em decorrência das novas configurações do semiurbano;

4.5.3. Definição de um novo Fator de Correlação Tarifário que permita remunerar investimentos com o serviço semiurbano diferenciado e suprir uma demanda com maior qualidade e eficiência do serviço de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros no estado de Goiás.

#### 5. REVISÃO DA METODOLOGIA TARIFÁRIA

5.1. Para a realização de revisão da metodologia tarifária, faz-se necessário o uso de definições específicas para viabilizar o aperfeiçoamento regulatório. Portanto, os ajustes de aplicação de regras são relevantes para o resultado a ser alcançado e os objetivos regulatórios propostos. Neste sentido, será detalhado os aspectos e componentes metodológicos necessários à determinação da referência tarifária do semiurbano diferenciado.

#### 5.2. REGULAÇÃO TARIFÁRIA DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS (TRIP)

5.2.1. A regulação tarifária vigente do TRIP é estabelecida a partir de uma planilha tarifária que aponta os custos do setor, cuja sistemática é expressa nos termos da [Resolução nº 171/2005-CG](#), e uma fórmula paramétrica que reajusta a tarifa anualmente, definida pela [Resolução Normativa nº 073/2016-CR](#). A tarifa resulta de uma relação passageiros *versus* quilometragem, a partir do coeficiente tarifário definido, sendo aplicada para o serviço convencional, operada em uma rodovia tipo I, ou seja, pavimentada.

5.2.2. Para a prestação de um serviço distinto, aplica-se um Fator de Correlação Tarifário (FCT) sobre o coeficiente tarifário do serviço convencional. No caso do serviço semiurbano regular, o FCT é de 0,74146. No entanto, alguns componentes de custos e parâmetros operacionais para o serviço semiurbano diferenciado diferem daqueles considerados para o serviço semiurbano regular. Isso sugere a necessidade de tratar estes serviços separadamente.

5.2.3. Isto se torna mais evidente quando a Viação Aragarina apresentou, por meio de informações técnicas-operacionais e dados econômico-financeiros, como vem realizando o serviço de semiurbano diferenciado, em face ao praticado no semiurbano regular.

5.2.4. Sob a perspectiva econômica, não se deslumbra óbices quanto ao tipo de serviço a ser implementado, uma vez que a iniciativa empresarial busca atender à prestação de serviço com inovações que preconizam um serviço com maior eficiência e qualidade ao usuário.

5.2.5. Isto por sua vez, requer um aperfeiçoamento regulatório para reconhecer este “serviço diferenciado”. Para isto, as novas obrigações constituídas e consolidadas pela autorizatárias que ofertam este tipo de serviço devem possuir cobertura tarifária como contraparte a estes novas despesas de capital.

5.2.6. No que tange a elaboração de estudos para propor valores de tarifas suscetíveis a esta revisão do tipo de serviço a ser prestado no transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, será utilizado como referência metodológica a [Resolução nº 171/2005-CG](#).

### 5.3. DA REFERÊNCIA METODOLÓGICA - RESOLUÇÃO Nº 171/2005-CG

5.3.1. A definição da metodologia do cálculo tarifário para o Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros (TRIP) do Estado de Goiás que culminou com a [Resolução nº 171/2005-CG](#), teve início em 13 de setembro de 2001, com a Portaria nº 575 que constituiu o Grupo de Trabalho – Tarifa Intermunicipal.

5.3.2. Na ocasião, o Grupo de Trabalho foi composto por representantes da Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos (AGR), da Universidade Estadual de Goiás (UEG), da Universidade Federal de Goiás (UFG), da Universidade Católica de Goiás, do Centro Federal de Educação Tecnológica de Goiás (CEFET-GO), da Secretaria de Estado de Infraestrutura (Seinfra), da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (ABRATI) e da Federação Goiana das Associações de Moradores.

5.3.3. Ao longo dos 4 (quatro) anos de desenvolvimento do estudo, foram realizadas diversas reuniões para definir os componentes da planilha de custo operacional do sistema de transporte intermunicipal. O processo envolveu debates técnicos sobre aspectos fundamentais, tais como:

- a) Definição das empresas e linhas representativas para a amostra do estudo;
- b) Determinação do período de análise;
- c) Estruturação das rubricas de custo e metodologia de apuração;
- d) Considerações sobre encargos sociais, depreciação e remuneração;
- e) Outras decisões metodológicas essenciais para garantir a robustez do modelo tarifário.

5.3.4. Assevera-se que a viabilidade do estudo foi possível com o envolvimento de especialistas e a contribuição das empresas autorizatárias à época, que forneceram dados e informações para subsidiar a análise e viabilizar a construção de um modelo tarifário fundamentado em critérios técnicos e econômicos.

5.3.5. A [Resolução do Conselho de Gestão nº 171/2005](#), publicada no Diário Oficial/GO nº 19.719 em 05 de setembro de 2005, apresenta em seus Anexos, a metodologia para o cálculo tarifário (folhas 03 a 29 - SEI nº 49242334). Após esta contextualização fática sobre a metodologia, segue o detalhamento da proposta regulatória.

## 6. DA PROPOSTA REGULATÓRIA

6.1. Primeiramente, busca-se apresentar uma proposta para definição do serviço semiurbano diferenciado. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), apresenta no artigo 2º da [Resolução nº 4.130/2013](#) a definição de serviço regular e serviço diferenciado.

Art. 2º Para os fins desta Resolução, considera-se:

- I - Serviço regular - serviço delegado para execução de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros entre dois pontos terminais, aberto ao público em geral, com tarifas estabelecidas e com esquema operacional aprovado pela ANTT.
- II - Serviço diferenciado - serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, cuja oferta é uma prerrogativa da transportadora e está vinculada à existência de um serviço outorgado, explorado com equipamentos de características especiais, para atendimento de demandas específicas.

6.2. Assim, sugere-se a seguinte definição:

Semiurbano diferenciado é o serviço prestado em linha intermunicipal, com características de serviço semiurbano, cuja oferta é uma prerrogativa da transportadora e está vinculada à existência de um serviço outorgado, explorado com equipamentos de características especiais (no mínimo, ar-condicionado), para atendimento de demandas específicas.

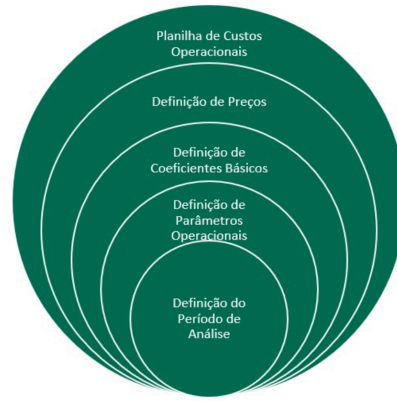
6.3. Posteriormente, busca-se definir um Fator de Correlação Tarifário (FCT) para o serviço semiurbano diferenciado a ser acrescentado na [Resolução Normativa nº 073/2016-CR](#), estabelecendo assim uma relação entre este novo tipo de serviço e o serviço convencional.

6.4. A definição do FCT fundamenta-se na atualização dos preços e alguns parâmetros operacionais adotados no estudo da [Resolução nº 171/2005-CG](#), Anexo V, folha 28, SEI nº 49242334. Todos os cálculos decorrentes dessa atualização foram consolidados na Planilha de Cálculo - Semiurbano Diferenciado (SEI nº 71239416).

6.5. Em observância ao princípio da segurança regulatória, desenvolveu-se um modelo metodológico que preserve a estrutura de custos previamente consolidada, promovendo a atualização dos valores exaustivamente estudados e debatidos no âmbito da [Resolução nº 171/2005-CG](#). Essa abordagem minimiza incertezas, assegura a previsibilidade tarifária e mantém a estabilidade regulatória do sistema.

6.6. A implementação dessa nova base de valores atinentes a regulação tarifária deverá seguir as etapas delineadas no fluxograma da Figura 1, cujas especificidades serão detalhadas nas seções subsequentes.

**Figura 1.** Fluxograma para definição da nova metodologia tarifária



## 6.7. DEFINIÇÃO DO PERÍODO DE ANÁLISE

6.7.1. A atualização dos valores de cada rubrica presente na Planilha de Cálculo - Semiurbano Diferenciado (SEI nº 71239416) segue com valores aplicados de maio/2024. A escolha do mês de maio de 2024, visa alinhar-se ao período de apuração dos índices para o reajuste tarifário do Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros (TRIP). Assim, será possível que o reajuste seja igualmente realizado com os demais tipos de serviço em consonância a norma regulamentar vigente, garantindo a uniformidade com os demais serviços do sistema, sem prejuízo à regra de anualidade.

6.7.2. O período de análise adotado para a definição do Índice de Aproveitamento Padrão (IAP) compreende o recorte temporal entre maio de 2023 a abril de 2024. A escolha de um período de 12 (doze) meses visa garantir uma maior confiabilidade nos dados, uma vez que foram consideradas as informações de um banco de dados que traduzem a realidade operacional recente das autorizatárias que operam o serviço de semiurbano. Além disso, a janela temporal utilizada para os estudos econômicos, facilita a conferência das informações e reduz possíveis distorções decorrentes de eventos não esperados, como exemplo, o evento COVID-19 e o período subsequente até o reestabelecimento de sua normalidade.

## 6.8. DEFINIÇÃO DOS PARÂMETROS OPERACIONAIS

6.8.1. Os parâmetros operacionais são indicadores utilizados na metodologia de formação de custos do transporte intermunicipal para mensurar a eficiência e a demanda do serviço. No estudo em questão, são considerados três parâmetros: o Índice de Aproveitamento Padrão (IAP), que representa a relação entre os lugares ocupados e ofertados; o Percurso Médio Anual (PMA), que indica a quilometragem média percorrida por veículo em um ano; e a Lotação do Veículo (LOT), que expressa a capacidade total de passageiros transportados com base no número de poltronas disponíveis e a frequência das viagens. Esses indicadores são fundamentais para a análise da operação, permitindo a definição precisa dos custos e a adequação da tarifa às condições reais do sistema de transporte.

### 6.8.2. ÍNDICE DE APROVEITAMENTO PADRÃO (IAP)

6.8.3. O Índice de Aproveitamento Padrão (IAP) é um parâmetro técnico operacional cujo controle fica a cargo da Gerência de Transportes (GET/AGR). A Gerência de Regulação Econômica (GERE/AGR) buscou informações sobre este indicador no bojo do processo SEI nº 202400029001946. Conforme o Despacho nº 1892/2024/AGR/GET (SEI nº 66094641), o IAP é o principal parâmetro de eficiência para serviços de transporte de passageiros e mede o nível de adequação da oferta de serviços à demanda da linha, da empresa ou do sistema.

6.8.3.1. Em termos de regulação tarifária, o Índice de Aproveitamento Padrão representa a capacidade de ratear os custos, isto é, quanto maior o IAP, menor serão os coeficientes tarifários. Isto significa que mais usuários utilizarão aquele serviço e os custos de operação serão rateados por um maior número de pessoas. No Despacho nº 549/2024/AGR/CGST (SEI nº 67724699), é mencionado que o IAP reflete o potencial de geração de receita do veículo, em termos da relação de passageiros/km produzidos e assentos/km oferecidos.

6.8.3.2. Neste processo, por meio do Despacho nº 571/2024/AGR/GERE (SEI nº 66993834), a GERE/AGR solicitou a confirmação dos valores para o serviço semiurbano de maio de 2023 a abril de 2024, como resposta, a GET/AGR encaminhou as seguintes planilhas: Anexo - QDMPs 2018 a 2024 (SEI nº 63656566) e Anexo - Dados linhas semiurbanas (SEI nº 67917610). Nestes termos, foram identificadas 06 (seis) empresas operando o serviço semiurbano, sendo 12 (doze) linhas ofertadas. Dessas 06 (seis), uma das empresas, a Cooperativa de Transporte Turismo da Cidade Ocidental (COOPTRO), possui Termos de Autorização que prevê em seu artigo 4º a liberdade de preços. Considerando que esta autorizatária apresenta uma exploração comercial diferente das demais autorizatárias, ela não será considerada para fins de análise do IAP.

6.8.3.3. Assim, o estudo será realizado com base em informações de 05 (cinco) empresas, quais sejam: Expresso São José do Tocantins, Primeira Classe Transportes, Rápido Goiás, União Transporte Brasília e Viação Aragarina.

6.8.3.4. A Tabela 2, mostra a apuração do Índice de Aproveitamento Padrão.

**Tabela 2.** Dados técnicos e operacionais das autorizatárias - IAP

Empresa	Lugares Ofertados	Passageiros Transportados	IAP
Expresso São José do Tocantins	331.680	169.762	51%
Primeira Classe Transportes	285.840	123.232	41%
Rápido Goiás	393.061	81.056	32%
União Transporte Brasília	109.020	32.260	29%
Viação Aragarina	1.969.958	1.179.600	59%

6.8.3.5. Observa-se que o Índice de Aproveitamento Padrão (IAP) apresenta uma variação significativa entre as cinco empresas analisadas neste estudo, em que, a Viação Aragarina se destaca com o maior IAP médio, de 59%, enquanto a Rápido Goiás apresenta o menor valor, com um IAP médio de 29%. Em termos de regulação tarifária, a Viação Aragarina apresenta uma maior capacidade de ratear os custos face a Rápido Goiás.

6.8.3.6. Assim, como forma de estabelecer uma estimativa de indicador que busca trazer um menor impacto regulatório às autorizatárias que ofertam o tipo de serviço semiurbano, foi realizada uma ponderação pelos passageiros transportados. Os resultados alcançados seguem apresentados na Tabela 3.

**Tabela 3.** Ponderação do IAP por diferentes parâmetros

	Média Ponderada - Passageiros Transportados	Média Mensal IAP

IAP MÉDIO	55%	42%
-----------	-----	-----

6.8.3.7. Ressalta-se que, ao analisar os dados das 05 (cinco) empresas que contribuem de forma diferente para o sistema, a média simples do IAP, no valor de 42%, não se revela representativa. Isso ocorre porque, empresas com maior participação no sistema, em termos de passageiros transportados, deve ter um impacto mais significativo na formação do IAP geral do sistema, enquanto empresas com menor participação devem influenciar de maneira reduzida.

6.8.3.8. Portanto, a média simples do IAP pode distorcer a realidade do sistema, pois não reflete a contribuição relativa de cada empresa, o que pode levar a uma interpretação imprecisa da eficiência no aproveitamento da capacidade. Para obter uma análise mais precisa, seria necessário ponderar os valores do IAP de acordo com a participação de cada empresa no sistema. Cabe ainda destacar que, considerar um IAP inferior a 50% (cinquenta por cento), ou seja, inferior ao que é praticado para os tipos de serviço convencional em rodovia pavimentada, encascalhada, pioneira, expresso, semileito e leito é economicamente contraintuitivo a sua aceitação.

6.8.3.9. Dessa forma, ao realizar a ponderação do Índice de Aproveitamento Padrão (IAP) pelo número de passageiros transportados, observou-se que o Índice de Aproveitamento Padrão correspondente a **55% (cinquenta e cinco por cento)** é uma escolha técnica que visa refletir a realidade do sistema de forma condizente, intuitiva e representativa das autorizatárias que operam o tipo de serviço, além de preservar o equilíbrio econômico-financeiro, respectivamente.

#### 6.8.4. PERCURSO MÉDIO ANUAL (PMA)

6.8.4.1. Define-se como Percurso Médio Anual (PMA) a quilometragem que cada veículo da frota percorre durante um determinado mês. Assim, esse índice operacional é obtido da seguinte forma:

$$PMA = QA / FO$$

6.8.4.2. Onde:

6.8.4.3. PMA = percurso médio anual

6.8.4.4. QA = quilometragem anual

6.8.4.5. FO = frota operante

6.8.4.6. Como se observa, o PMA é composto por duas variáveis: a quilometragem anual percorrida e a frota operante. Optou-se, neste estudo, por manter o PMA adotado na [Resolução nº 171/2005-CG](#), para o serviço semiurbano, Anexo V (folha 28, SEI nº 49242334), que estabelece o valor de **115.421 km/veic.ano**, visando assegurar a continuidade da metodologia vigente já consolidado e representativo perante as autorizatárias.

#### 6.8.5. LOTAÇÃO DO VEÍCULO (LOT)

6.8.5.1. A lotação do veículo é definida como a relação entre o número de poltronas oferecidas e o número de viagens realizadas em um determinado período. Esse indicador reflete a capacidade média de assentos disponibilizados por viagem, permitindo uma análise mais precisa da oferta de transporte. Será calculado da seguinte forma:

$$LOT (\text{nº de poltronas}) = \text{Número de lugares oferecidos} / \text{Número de viagens}$$

6.8.5.2. Para o serviço semiurbano diferenciado, conforme os veículos cadastrados na AGR (processo SEI nº 202400029005129) que possuem ar condicionado e são utilizados para ofertar o serviço semiurbano, tem-se a comprovação de uma lotação de **54 (cinquenta e quatro)** lugares sendo utilizado como referências para os cálculos do coeficiente tarifário.

#### 6.9. DEFINIÇÃO DOS COEFICIENTES BÁSICOS

6.10. Os coeficientes básicos são parâmetros que permitem quantificar os custos operacionais do transporte intermunicipal por meio de indicadores padronizados. Cada rubrica de custo possui um coeficiente específico, que reflete a relação entre a quantidade de recursos consumidos e a operação dos veículos da frota. Esses coeficientes são essenciais para a composição tarifária, pois permitem distribuir os custos de forma proporcional e garantir que a tarifa final seja justa e aderente à realidade operacional do sistema.

6.10.1. Cada rubrica possui um coeficiente básico adequado às suas características, por exemplo:

- Combustível: Expresso em litros/km, representa o consumo médio de combustível para cada quilômetro percorrido;
- Lubrificantes: Também expresso em litros/km, similar ao combustível, reflete o consumo médio de óleos lubrificantes;
- Despesas Administrativas: Expresso em %veículo/veículo.ano, traduz a fração proporcional do custo administrativo atribuída a cada veículo em operação por ano;
- Despesas com Pessoal: Representado em homem.mês/veículo.ano, representando a relação entre o pessoal necessário e a frota em operação; e
- Entre outras.

6.10.2. A atualização desses coeficientes requer dados operacionais detalhados fornecidos pelas empresas, como consumo real de insumos, gastos administrativos e composição do quadro de pessoal. Contudo, no presente estudo, verificou-se a existência de significativa assimetria de informação, processo SEI nº 202200029005194. Essa lacuna dificulta a revisão adequada dos coeficientes básicos com base na realidade operacional atual.

6.10.3. Assim, como alternativa viável e tecnicamente justificável, foi utilizado os coeficientes básicos definidos no Anexo V da [Resolução nº 171/2005-CG](#). Esses coeficientes foram estabelecidos a partir de análises realizadas no período de sua aprovação e, embora possam não refletir integralmente as condições atuais, constituem a última base técnica consolidada disponível. A manutenção desses coeficientes assegura a continuidade da metodologia tarifária de forma consistente e técnica, evitando a descontinuidade regulatória.

6.10.4. Nestes termos, os coeficientes básicos a serem utilizados seguem demonstrados na Tabela 4.

**Tabela 4.** Coeficiente Básicos da Resolução nº 171/2005-CG que serão utilizados.

ITEM DE CUSTO	UNIDADE	COEFICIENTE BÁSICO
CUSTO VARIÁVEIS COM A KM		
Combustível	litros/km	0,350192* 0,402721

Lubrificantes	litros/km	0,003632
Rodagem	pneus/km	0,000082
CUSTOS VARIÁVEIS COM A FROTA		
Pessoal de Operação	homem/veic.ano	34,408900
Pessoal de Manutenção	homem/veic.ano	18,591000
Pessoal Administrativo	homem/veic.ano	8,120200
Pessoal de Vendas	homem/veic.ano	3,632700
Peças e Acessórios	% veiculo/veic.ano	15,463500
Despesas Gerais	% veiculo/veic.ano	8,120900
Depreciação de Veículos	% veic./veic.ano	16,000000
Depreciação de Outros Ativos	% veic./veic.ano	0,374500
Remuneração de Veículos	% veiculo/veic.ano	3,245600
Remuneração de Outros Ativos	% veiculo/veic.ano	3,691900

Nota: \* O valor de 0,350192 será adequado a realidade do semirurbano diferenciado.

6.10.5. Na formação dos custos operacionais do transporte semiurbano diferenciado, uma das principais distinções em relação ao serviço semiurbano regular está na definição do coeficiente básico de combustível. Essa diferença decorre do impacto do sistema de ar-condicionado sobre o consumo médio do veículo, exigindo um ajuste metodológico para refletir adequadamente esse fator no cálculo tarifário.

6.10.6. Com base nos dados fornecidos pela São Paulo Transportes – SPTrans (folha 11, SEI nº 55073272), foi identificado um acréscimo médio de 15% (quinze por cento) no consumo de combustível devido à operação do ar-condicionado. Diante disso, torna-se necessário um tratamento específico para a definição da rubrica de combustível, de modo que o coeficiente básico seja ajustado para capturar esse impacto operacional.

6.10.7. Assim, para o serviço semiurbano diferenciado, o coeficiente básico da rubrica de combustível será estabelecido em **0,402721** (0,350192 + 15%), refletindo o aumento no consumo e garantindo que o impacto do sistema de climatização seja devidamente incorporado à estrutura tarifária.

## 6.11. DEFINIÇÃO DOS PREÇOS

6.11.1. No cálculo tarifário do transporte intermunicipal, os preços utilizados estão diretamente vinculados à definição dos coeficientes básicos de cada rubrica. Conforme estabelecido pela [Resolução nº 171/2005-CG](#), as diretrizes metodológicas determinam que o preço deve refletir a realidade de mercado em relação à unidade de consumo especificada no coeficiente básico, garantindo assim convergência entre os parâmetros técnicos e os valores adotados.

6.11.2. Entretanto, avanços tecnológicos e a disponibilização de novas bases de dados possibilitam revisões nos métodos de obtenção dessas informações, sem alterar os princípios subjacentes à metodologia original. Essa abordagem mantém a integridade técnica e regulatória, ao mesmo tempo em que aprimora a eficiência e a representatividade das fontes utilizadas.

6.11.3. Nesse sentido, a análise será aprofundada em relação a cada preço que demanda definição, considerando as peculiaridades e requisitos específicos de cada rubrica. A proposta de alteração nas referências originais da [Resolução nº 171/2005-CG](#) será fundamentada na busca por maior precisão e aderência às condições atuais de mercado, sem comprometer os preceitos metodológicos já estabelecidos.

6.11.4. A substituição de fontes busca preservar a consistência técnica, minimizar a subjetividade e assegurar que as novas referências reflitam de maneira mais fidedigna a realidade operacional e econômica do sistema.

6.11.5. Na perspectiva das alterações a ocorrerem para fins de determinação na planilha de cálculo do serviço semiurbano diferenciado, estão envolvidas as seguintes rubricas para o cálculo: (i) combustível, (ii) lubrificantes, (iii) rodagem, (iv) pessoal de operação, (v) pessoal de manutenção, (vi) pessoal administrativo, (vii) pessoal de vendas e (viii) preço do veículo. Frisa-se que, quanto aos preços, a diferenciação entre os tipos de serviço do semiurbano, envolve o ônibus estar equipado ou não com ar-condicionado, a qual está relacionado ao preço do veículo (além do aumento no consumo de combustível, visto no item 6.9. *DEFINIÇÃO DOS COEFICIENTES BÁSICOS*).

6.11.6. Ressalta-se que alguns preços foram definidos a partir de notas fiscais. Cabe esclarecer que as informações apresentadas foram obtidas pela Viação Aragarina junto a fornecedores terceiros, tratando-se, portanto, de dados individualizados e informações relativas à atividade empresarial da referida autorizatária. Assim, a divulgação de informações envolvendo tratativas comerciais da empresa pode impactar sua governança corporativa, e, portanto, devem ser mantidas em caráter sigiloso.

## 6.11.7. COMBUSTÍVEL

6.11.7.1. Na metodologia definida pela [Resolução nº 171/2005-CG](#), a referência para o preço do combustível baseia-se na cotação junto a três grandes distribuidores — Shell, Texaco e Petrobrás — considerando o preço médio praticado em cinco municípios: Goiânia, Porangatu, Itumbiara, Formosa e Aragarças. Esse método foi estabelecido para representar os custos médios regionais do óleo diesel utilizado no transporte intermunicipal no estado de Goiás.

6.11.7.2. Nesta proposta de revisão, será adotada como referência a base de dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), utilizando o combustível Óleo Diesel S10 Comum, com filtro para o estado de Goiás. Os dados disponibilizados pela ANP oferecem informações públicas e abrangem todo o histórico necessário. O cálculo do preço será baseado na média do período de junho de 2023 a maio de 2024, refletindo os preços médios de distribuição, em 12 meses, no Estado de Goiás.

6.11.7.3. Assim, os dados coletados no portal eletrônico da ANP estão apresentados na Tabela 5.

**Tabela 5.** Dados relacionados ao combustível obtido da ANP no período de análise

MÊS	PRODUTO	ESTADO	UNIDADE DE MEDIDA	PREÇO MÉDIO DE DISTRIBUIÇÃO	MÉDIA
jun/23	ÓLEO DIESEL B S10 - COMUM	GOIAS	R\$/l	4,333	
jul/23	ÓLEO DIESEL B S10 - COMUM	GOIAS	R\$/l	4,357	
ago/23	ÓLEO DIESEL B S10 - COMUM	GOIAS	R\$/l	5,086	
set/23	ÓLEO DIESEL B S10 - COMUM	GOIAS	R\$/l	5,596	
out/23	ÓLEO DIESEL B S10 - COMUM	GOIAS	R\$/l	5,514	

nov/23	ÓLEO DIESEL B S10 - COMUM	GOIAS	R\$/l	5,437	
dez/23	ÓLEO DIESEL B S10 - COMUM	GOIAS	R\$/l	5,184	
jan/24	ÓLEO DIESEL B S10 - COMUM	GOIAS	R\$/l	5,079	
fev/24	ÓLEO DIESEL B S10 - COMUM	GOIAS	R\$/l	5,195	
mar/24	ÓLEO DIESEL B S10 - COMUM	GOIAS	R\$/l	5,222	
abr/24	ÓLEO DIESEL B S10 - COMUM	GOIAS	R\$/l	5,269	
mai/24	ÓLEO DIESEL B S10 - COMUM	GOIAS	R\$/l	5,263	<b>R\$ 5,128</b>

6.11.7.4. Dessa forma, o preço a ser utilizado nessa proposta para a rubrica de combustível será a média do período analisado, isto é, **R\$ 5,128 (cinco reais e treze centavos)**.

#### 6.11.8. LUBRIFICANTES

6.11.8.1. Semelhante ao procedimento adotado na rubrica de combustíveis, a metodologia estabelecida pela [Resolução nº 171/2005-CG](#), define que o preço do óleo lubrificante deve ser obtido por meio de cotação junto a três grandes distribuidores — Shell, Texaco e Petrobrás.

6.11.8.2. Nesta proposta, o óleo lubrificante a ser utilizado como referência é aquele aplicado no cárter do motor dos ônibus operantes no sistema. Para essa análise, adota-se o óleo lubrificante com especificação técnica SAE 15W-40, amplamente utilizado em motores a diesel em condições operacionais equivalentes às do transporte intermunicipal. Essa escolha visa garantir a uniformidade na definição do insumo considerado para o cálculo do preço médio na rubrica.

6.11.8.3. O Ente Regulador obteve acesso a uma Nota Fiscal referente à aquisição do óleo lubrificante SAE 15W-40 por uma autorizatária do sistema de transporte semiurbano, no valor de R\$ 36,50, datada de março de 2024. O valor registrado na nota foi analisado e confrontado com outros preços disponíveis no mercado, não sendo identificadas discrepâncias significativas entre os valores avaliados. Assim, para fins desta proposta, o preço unitário da rubrica de lubrificantes, atualizado até maio de 2024, pelo IPA-OG-DI/FGV Óleos Lubrificantes – Nro índice (1420677). Este valor atualizado, conforme Tabela 6, será fixado em **R\$ 36,56 (trinta e seis reais e cinquenta e seis centavos)**.

Tabela 6. Atualização do valor da rubrica Lubrificantes

Preço NFe	Março/2024	Mai/2024	Fator Índice de Preços	Preço Atualizado (maio/2024)
R\$ 36,50	440,331	441,025	1,0016	R\$ 36,56

#### 6.11.9. RODAGEM

6.11.9.1. A [Resolução nº 171/2005-CG](#) prevê que os preços dos itens relacionados à rubrica de rodagem, como pneu novo, recapagem, câmara de ar e protetor, sejam definidos com base em cotações realizadas junto a fornecedores.

6.11.9.2. Nesta proposta, será adotado como padrão o Pneu 275/80 R22.5, amplamente utilizado no setor. Essa definição busca atender à necessidade de especificação técnica e padronização, mantendo alinhamento com as práticas operacionais do transporte intermunicipal e simplificando a aplicação da metodologia tarifária.

6.11.9.3. Ressalta-se que, as considerações relativas às recapagens e à vida útil dos pneus são determinantes na definição do coeficiente básico, uma vez que influenciam diretamente o cálculo dos custos de rodagem ao longo da vida útil dos pneus, refletindo o ciclo completo de utilização deles.

6.11.9.4. O Ente Regulador teve acesso a uma Nota Fiscal referente à aquisição do pneu novo com especificação 275/80 R22.5 por uma autorizatária do sistema de transporte semiurbano, no valor de R\$ 1.897,05, datada de outubro de 2022, permitindo a análise do valor registrado na nota. Este valor foi confrontado com os preços praticados no mercado, considerando diferentes fornecedores e incluindo os custos adicionais com frete, a comparação não revelou discrepâncias substanciais entre os preços avaliados, indicando consistência nas condições de mercado. Assim, para fins desta proposta, o preço unitário da rubrica de rodagem, atualizado até maio de 2024, pelo IPA-OG-DI/FGV Pneus para ônibus e caminhões - Nro. Índice (1420745), conforme Tabela 7, será fixado em **R\$ 1.817,35 (um mil oitocentos e dezessete reais e trinta e cinco centavos)**.

Tabela 7. Atualização do valor da rubrica Rodagem

Preço NFe	Outubro/2022	Mai/2024	Fator Índice de Preços	Preço Atualizado (maio/2024)
R\$ 1.897,05	316,029	302,752	0,96	R\$ 1.817,35

#### 6.11.10. DESPESAS COM PESSOAL

6.11.10.1. Na metodologia definida pela [Resolução nº 171/2005-CG](#), são apresentadas as referências relacionadas aos mecanismos que estabelecem os custos variáveis decorrentes da despesa com Pessoal relacionados nas áreas de Operação, Manutenção, Administração e Pessoal de Vendas (Bilheteiros).

6.11.10.2. Para as despesas relacionadas ao pessoal de Operação, assim como previsto na [Resolução nº 171/2005-CG](#), será utilizado o salário base do motorista determinado pela Convenção Coletiva do Trabalho. Assim, será considerado a Convenção Coletiva de trabalho 2023/2025 (SEI nº 71185991) que reajustou o salário base mensal dos motoristas de linhas de transporte rodoviário intermunicipal do Estado de Goiás a partir de 1º de julho de 2024 para o valor de **R\$ 2.450,00 (dois mil, quatrocentos e cinquenta reais)**.

6.11.10.3. Para as despesas relacionadas ao pessoal de manutenção, administração e vendas, na ausência de CCT própria para as categorias e devido a assimetria de informações entre o Ente Regulador e as empresas autorizatárias que impossibilita a apuração precisa do valor do salário base médio de cada categoria, serão atualizados os valores determinados no Anexo V da [Resolução nº 171/2005-CG](#) pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC/IBGE). Observe essa atualização na Tabela 8.

Tabela 8. Salário base de cada categoria: operação, manutenção, administração e vendas

Categoria	Salário-base Resolução 171/2005 - CG	INPC (maio/2001 a maio/2024)	Salário-base Atualizado
Manutenção	R\$ 352,37	4,13	R\$ 1.454,52

Administração	R\$ 587,81		R\$ 2.426,38
Vendas	R\$ 223,26		R\$ 946,35*
			R\$ 1.412,00

Nota: \* A partir do INPC, o salário base da categoria de vendas se apresenta menor que o salário-mínimo, que a valores de 2024, é definido como R\$ 1.412,00. Dessa forma, será utilizado o valor do salário-mínimo.

#### 6.11.11. VEÍCULO

6.11.11.1. O preço do veículo é observado na definição das rubricas: Peças e Acessórios, Despesas Gerais, Depreciação de veículos e de outros ativos e Remuneração de veículos e de outros ativos. Dessa forma, é necessário definir, para o presente estudo, o valor do veículo semiurbano diferenciado.

6.11.11.2. Para determinação do preço do veículo semiurbano diferenciado, foi solicitado, via E-mail - Subsídio de Informações (SEI nº 71186353), para a Viação Aragarina, empresa autorizada a ofertar 71% do serviço semiurbano do Estado de Goiás, os valores dos seus veículos em operação. A autorizatória encaminhou as Notas Fiscais com os valores de chassis e carrocerias. Dessa forma, o preço do veículo semiurbano diferenciado, já considerado o DIFAL, será adotado no valor de **R\$ 597.888,89 (quinhentos e noventa e sete mil oitocentos e oitenta e oito reais e oitenta e nove centavos)**.

6.11.11.3. Considerando que a metodologia prevista na [Resolução nº 171/2005-CG](#) inclui uma rubrica específica para a depreciação de veículos e de outros ativos, cuja função é refletir a perda de valor dos bens ao longo do tempo, o valor de compra do veículo já se torna adequado para compor a estrutura tarifária. Diferentemente de outras rubricas relacionadas à precificação do tipo de serviço semiurbano, o preço do ônibus está sujeito a fatores como quilometragem rodada, estado de conservação do veículo, condições de mercado e variações nos custos de aquisição. Dessa forma, evita-se a introdução de variações artificiais no cálculo tarifário, mantendo-se a coerência entre os investimentos realizados e a estrutura de custos aplicada na definição da tarifa.

#### 6.12. TRIBUTOS

6.13. Após a definição do Custo Operacional (CO) com base nas premissas adotadas, foi necessário incorporar a carga tributária incidente sobre a operação, de modo a garantir que o cálculo tarifário reflita adequadamente os custos reais do serviço.

6.13.1. Para a composição do Custo Operacional Final (COF), foram considerados dois tributos de competência federal:

- Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS), com alíquota de 3%;
- Programa de Integração Social (PIS), com alíquota de 0,65%.

6.13.2. A aplicação desses percentuais sobre o Custo Operacional visa assegurar a inclusão dos encargos tributários na formação tarifária, conferindo maior precisão e aderência à realidade econômica das autorizatórias.

#### 6.14. DA PLANILHA DE CUSTOS OPERACIONAIS

6.14.1. Diante das premissas estabelecidas para a atualização dos preços constantes na [Resolução nº 171/2005-CG](#), todas as considerações foram consolidadas na Planilha de Cálculo - Semiurbano Diferenciado (SEI nº 71239416), garantindo a coerência metodológica e a rastreabilidade dos ajustes realizados.

6.14.2. Em resumo, os resultados obtidos estão sintetizados na Tabela 9, que apresenta os valores resultantes da revisão tarifária.

**Tabela 9.** Coeficiente tarifário do semiurbano diferenciado

	Semiurbano Diferenciado
Custo Operacional (CO)	R\$ 7,5332
Custo Operacional Final (COF)	R\$ 7,8186
Coefficiente Tarifário (R\$/passageiro.km) sem TRCF	0,263253

6.14.3. Com base nos cálculos efetuados, o coeficiente base do serviço semiurbano diferenciado, sem o coeficiente relacionado a TRCF corresponde ao valor de **0,263253**.

#### 6.15. DO FATOR DE CORRELAÇÃO

6.15.1. O Fator de Correlação Tarifário (FCT) será definido a partir da comparação entre o coeficiente tarifário simulado para o serviço semiurbano diferenciado, apresentado no item 6.14.2, considerando o coeficiente da TRCF vigente em 2024, no valor de 0,0042 e o coeficiente tarifário do serviço convencional, sem aplicação do ICMS, vigente no ciclo 2024-2025 ([Resolução Normativa nº 263/2024](#)), Tabela 10.

**Tabela 10.** Fator de Correlação Tarifário (FCT)

	Semiurbano Diferenciado	FCT (x Coeficiente Tarifário do Serviço Convencional, rodovia tipo I)
Convencional, rodovia tipo I	0,305343	
Semiurbano Regular	0,226400	0,741461
Semiurbano Diferenciado	(0,263243 + 0,0042) 0,267453	0,875909

6.15.2. Assim, diante do estudo realizado, nota-se que o fator de correlação tarifário (FCT) obtido para o serviço semiurbano diferenciado foi de 0,875909, enquanto o FCT do serviço semiurbano regular é de 0,741461. Isso representa um aumento de aproximadamente 18,1% (dezoito inteiros e um décimo por cento) em relação ao serviço do semiurbano regular, refletindo a necessidade de cobertura dos custos adicionais decorrentes da implementação das melhorias propostas na prestação do serviço. Essa nova realidade tarifária busca garantir o equilíbrio econômico-financeiro das empresas operadoras, assegurando que a diferenciação do serviço seja sustentável, em concomitância a manutenção da modicidade tarifária condicionada a esta melhora da qualidade do serviço ofertado para os usuários.

#### 7. CONSIDERAÇÕES FINAIS



7.1. A revisão da metodologia para definição do coeficiente tarifário do transporte semiurbano busca aprimorar a precisão dos cálculos, garantindo maior aderência à realidade operacional do sistema. A opção por atualizar os valores da [Resolução nº 171/2005-CG](#), dentro da análise de multicritério apresentada, fundamenta-se na necessidade de evitar distorções decorrentes da assimetria de informações e na premissa de segurança e continuidade do procedimento regulatório. Além disso, a diferenciação do transporte semiurbano regular e diferenciado permite um tratamento tarifário mais adequado às características de cada serviço, garantindo maior transparência, previsibilidade na estrutura de custos e incentivo regulatório a melhora do serviço público a ser ofertado.

## 8. RECOMENDAÇÕES

8.1. Além da matéria de regulação econômica, deverão a Gerência de Transportes e a Procuradoria Setorial realizar as devidas análises sob as suas respectivas competências para verificar os aspectos técnicos e legais atinentes a conveniência e oportunidade na edição de normas regulamentares condizentes com a segregação de um novo tipo de serviço.

8.2. Encaminha-se essa Nota Técnica em conjunto com o Relatório de AIR nº 1/2025 (SEI nº 70986659) à Diretoria de Regulação Econômica e Fiscalização para conhecimento, análise e deliberação do Conselho Regulador, quanto a autorização para abertura da participação social por meio de consulta pública.

GOIANIA, aos 25 dias do mês de fevereiro de 2025.



Documento assinado eletronicamente por **RAFAEL BARBOSA DE CARVALHO, Gerente**, em 26/02/2025, às 14:57, 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 **GABRIELLA QUEIROZ BRITO, Assessor (a)**, em 26/02/2025, às 14:57, 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?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 **71174870** e o código CRC **96278E0C**.



Referência: Processo nº 202500029000826



SEI 71174870