



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS (UFG)
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA (FCT)
PROGRAMA DE MESTRADO PROFISSIONAL EM ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA
(PROFIAP)

DÉBORAH LOPES DE MATOS MORAIS

Gestão Metropolitana e Participação Social: Estudo sobre a
Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia

APARECIDA DE GOIÂNIA
2023



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA

TERMO DE CIÊNCIA E DE AUTORIZAÇÃO (TECA) PARA DISPONIBILIZAR VERSÕES ELETRÔNICAS DE TESES

E DISSERTAÇÕES NA BIBLIOTECA DIGITAL DA UFG

Na qualidade de titular dos direitos de autor, autorizo a Universidade Federal de Goiás (UFG) a disponibilizar, gratuitamente, por meio da Biblioteca Digital de Teses e Dissertações (BDTD/UFG), regulamentada pela Resolução CEPEC nº 832/2007, sem ressarcimento dos direitos autorais, de acordo com a [Lei 9.610/98](#), o documento conforme permissões assinaladas abaixo, para fins de leitura, impressão e/ou download, a título de divulgação da produção científica brasileira, a partir desta data.

O conteúdo das Teses e Dissertações disponibilizado na BDTD/UFG é de responsabilidade exclusiva do autor. Ao encaminhar o produto final, o autor(a) e o(a) orientador(a) firmam o compromisso de que o trabalho não contém nenhuma violação de quaisquer direitos autorais ou outro direito de terceiros.

1. Identificação do material bibliográfico

Dissertação Tese Outro*: _____

*No caso de mestrado/doutorado profissional, indique o formato do Trabalho de Conclusão de Curso, permitido no documento de área, correspondente ao programa de pós-graduação, orientado pela legislação vigente da CAPES.

Exemplos: Estudo de caso ou Revisão sistemática ou outros formatos.

2. Nome completo do autor

Déborah Lopes de Matos Moraes

3. Título do trabalho

GESTÃO METROPOLITANA E PARTICIPAÇÃO SOCIAL: ESTUDO SOBRE A COMPANHIA METROPOLITANA DE TRANSPORTES COLETIVOS DE GOIÂNIA

4. Informações de acesso ao documento (este campo deve ser preenchido pelo orientador)

Concorda com a liberação total do documento [] SIM [X] NÃO¹

[1] Neste caso o documento será embargado por até um ano a partir da data de defesa. Após esse período, a possível disponibilização ocorrerá apenas mediante: **a)** consulta ao(à) autor(a) e ao(à) orientador(a);

b) novo Termo de Ciência e de Autorização (TECA) assinado e inserido no arquivo da tese ou dissertação.

O documento não será disponibilizado durante o período de embargo.

Casos de embargo:

- Solicitação de registro de patente;
- Submissão de artigo em revista científica; - Publicação como capítulo de livro;
- Publicação da dissertação/tese em livro.

Obs. Este termo deverá ser assinado no SEI pelo orientador e pelo autor.

https://sei.ufg.br/sei/controlador.php?acao=documento_imprimir_web&acao_origem=arvore_visualizar&id_documento=3837846&infra_sistema=1... 1/2 23/02/2023, 09:08 SEI/UFG - 3542046 - Termo de Ciência e de Autorização (TECA)



Documento assinado eletronicamente por **Deborah Lopes De Matos Morais, Discente**, em 22/02/2023, às 17:07, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Gustavo Henrique Petean, Professor do Magistério Superior**, em 23/02/2023, às 08:29, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.ufg.br/sei/controlador_externo.php?](https://sei.ufg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)

[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](https://sei.ufg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **3542046** e o código CRC **7CFBBB73**.

Referência: Processo nº 23070.003714/2023-46 SEI nº 3542046

DÉBORAH LOPES DE MATOS MORAIS

**Gestão Metropolitana e Participação Social: Estudo sobre a
Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia**

Dissertação submetida ao Programa de Mestrado Profissional em Administração Pública – PROFIAP, da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Federal de Goiás, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Administração Pública.

Área de concentração: Administração Pública

Linha de Pesquisa: Políticas Públicas
Formulação e Gestão

Orientador: Prof. Dr. Gustavo Henrique Petean

APARECIDA DE GOIÂNIA
2023

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do Programa de Geração Automática do Sistema de Bibliotecas da UFG.

MORAIS, DÉBORAH LOPES DE MATOS

Gestão Metropolitana e Participação Social: Estudo sobre a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia [manuscrito] / DÉBORAH LOPES DE MATOS MORAIS. - 2023.

120 f.

Orientador: Prof. GUSTAVO HENRIQUE PETEAN.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Goiás, Campus Aparecida de Goiânia, Programa de Pós-Graduação em Administração Pública em Rede Nacional, Aparecida de Goiânia, 2023.

1. . I. PETEAN, GUSTAVO HENRIQUE, orient. II. Título. CDU 005



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS

FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA

ATA DE DEFESA DE DISSERTAÇÃO

Ata nº 01 da sessão de Defesa de Dissertação de **Déborah Lopes de Matos Morais**, que confere o título de Mestra em **Administração Pública**, na área de concentração em **Administração Pública**.

Aos oito dias do mês de fevereiro do ano de dois mil e vinte e três, a partir das 09:00 horas, em sala virtual, realizou-se a sessão pública de Defesa de Dissertação de mestrado intitulada "GESTÃO METROPOLITANA E PARTICIPAÇÃO SOCIAL: ESTUDO SOBRE A COMPANHIA METROPOLITANA DE TRANSPORTES COLETIVOS DE GOIÂNIA". Os trabalhos foram instalados pelo Orientador, Professor Doutor **Gustavo Henrique Petean** (Profiap - UFG), com a participação dos demais membros da Banca Examinadora: Professora Doutora **Érika Cristine Kneib**, membro titular externo ao programa (UFG/FAV); e Professor Doutor **Élcio Gustavo Benini**, membro titular interno ao programa (PROFIAP/UFMS). Durante a arguição os membros da banca **não fizeram** sugestão de alteração do título do trabalho. Após a arguição da candidata, a Banca Examinadora reuniu-se em sessão secreta, a fim de concluir o julgamento da Dissertação, tendo sido a candidata **aprovada** pelos seus membros. Proclamados os resultados pelo Professor Doutor Gustavo Henrique Petean, Presidente da Banca Examinadora, foram encerrados os trabalhos e, para constar, lavrou-se a presente ata que é assinada pelos Membros da Banca Examinadora, aos oito dias do mês de fevereiro do ano de dois mil e vinte e três.

TÍTULO SUGERIDO PELA BANCA



Documento assinado eletronicamente por **Gustavo Henrique Petean, Professor do Magistério Superior**, em 08/02/2023, às 15:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Elcio Gustavo Benini, Usuário Externo**, em 08/02/2023, às 17:33, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Erika Cristine Kneib, Professora do Magistério Superior**, em 09/02/2023, às 16:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.ufg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **3510465** e o código CRC **52EEC013**.

Referência: Processo nº 23070.003714/2023-46

SEI nº 3510465

AGRADECIMENTOS

À Deus, minha essência, agradeço por mais essa conquista.

Ao meu esposo João Paulo, minha mãe Idalina e a minha filha Andressa obrigada por toda compreensão e carinho durante a execução deste trabalho.

Ao meu orientador professor Dr. Gustavo Henrique Petean, pela excelência como profissional na condução desta Dissertação.

Aos meus colegas Douglas Prado e Aline pela força, incentivo e colaboração.

À Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos, em especial à Flavia Araujo Xavier e ao Murilo Guimarães Uihôa por toda colaboração.

Aos professores Dra. Erika Cristine Kneib e Dr. Elcio Gustavo Benini pelas contribuições para este trabalho.

Por fim agradeço a todos os meus familiares, amigos, colegas de turma e demais docentes do PROFIAP da Universidade Federal de Goiás por todo apoio durante essa jornada.

LISTA DE ABREVIATURAS

CDTC - Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos
CFTPC - Comissão de Fiscalização do Transporte Público Coletivo da Câmara Municipal de Goiânia
CMTC - Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos
CODEMETRO - Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Goiânia
COOTEGO - Cooperativa de Transportes do Estado de Goiás
FNEM - Fórum Nacional das Entidades Metropolitanas
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
LAI- Lei de Acesso à Informação
PIB - Produto Interno Bruto
RedeMob - Unidade organizacional operacional integrada de todas concessionárias da RMTC
RMG - Região Metropolitana de Goiânia
RMTC - Rede Metropolitana de Transportes Coletivos
OEA- Organização dos Estados Americanos
SET - Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de Goiânia

LISTA DE FIGURAS

| | |
|---|----|
| Figura 1 - Estrutura de Governança de Curitiba (PR)..... | 38 |
| Figura 2 - Estrutura de Governança da Grande Recife..... | 40 |
| Figura 3 - Estrutura de gestão do transporte público metropolitano da Grande Recife | 42 |
| Figura 4 - Fluxograma dos Procedimentos Metodológicos..... | 47 |
| Figura 5 - Etapas e Fonte de Coleta de Dados..... | 49 |
| Figura 6 - Estrutura de Governança da Região Metropolitana de Goiânia..... | 53 |
| Figura 7 - Rede Metropolitana de Transportes Coletivos (RMTC)..... | 53 |
| Figura 8 - Estrutura da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos..... | 54 |
| Figura 9 - Quadro Acionário da CMTc, conforme Lei 34 de 2001 (Goiás)..... | 59 |
| Figura 10 - Quadro Acionário da CMTc, conforme Lei 169 de 2021 (Goiás)..... | 60 |
| Figura 11 - Estrutura da Diretoria Executiva, conforme a Lei 34 de 2001 (Goiás)..... | 60 |
| Figura 12 - Estrutura da Diretoria Executiva..... | 61 |
| Figura 13 – Conselho de Transporte Metropolitano de Goiânia..... | 85 |

LISTA DE QUADROS

| | |
|---|----|
| Quadro 1 - Análise do Transporte Público Coletivo de Curitiba – PR..... | 35 |
| Quadro 2 - Câmara Metropolitana de Transporte da Grande Recife – PE..... | 39 |
| Quadro 3 - Análise do Transporte Público Coletivo da Grande Recife..... | 40 |
| Quadro 4 - Análise Documental através da legislação relacionada ao objeto de pesquisa..... | 45 |
| Quadro 5 - Objetivos e Fonte de Coleta de Dados..... | 46 |
| Quadro 6 - Elementos de Pesquisa..... | 46 |
| Quadro 7 - Estrutura do CODEMETRO..... | 50 |
| Quadro 8 - Constituição da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos..... | 54 |
| Quadro 9 - Composição da Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos (CDTC)..... | 55 |
| Quadro 10 - Principais alterações na CMTC..... | 57 |
| Quadro 11 - Municípios abrangidos pela Diretoria Técnica da CMTC..... | 62 |
| Quadro 12 - Municípios abrangidos pelas novas Diretorias de Operações e Operações Intermunicipais..... | 63 |
| Quadro 13 - Resumo dos serviços prestados aos cidadãos/usuários do serviço de transporte público coletivo e os canais de atendimento da CMTC..... | 64 |
| Quadro 14 - Resumo das Entrevistas com a Diretoria Colegiada da CMTC..... | 66 |
| Quadro 15 - Resumo das Entrevista com o Presidente da Comissão de Fiscalização do Transporte Público Coletivo (CFTPC) da Câmara Municipal de Goiânia..... | 74 |
| Quadro 16 - Melhorias (propostas) apresentadas pela Diretoria Colegiada da CMTC e pela Comissão de Fiscalização do Transporte Público Coletivo (CFTPC) da Câmara Municipal de Goiânia..... | 78 |
| Quadro 17 - Proposta de Conselho de Transporte Metropolitano de Goiânia..... | 82 |

SUMÁRIO

| | |
|--|-----------|
| RESUMO | |
| INTRODUÇÃO | 14 |
| CONTEXTUALIZAÇÃO DO ESTUDO..... | 15 |
| DEFINIÇÃO DO PROBLEMA..... | 17 |
| OBJETIVOS..... | 18 |
| GERAL..... | 18 |
| ESPECÍFICOS..... | 18 |
| JUSTIFICATIVA..... | 19 |
| SÍNTESE DA ESTRUTURA..... | 20 |
| 1 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA | 21 |
| 1.1 AS REGIÕES METROPOLITANAS NA AMÉRICA LATINA E NO BRASIL..... | 21 |
| 1.2 A GOVERNANÇA NAS REGIÕES METROPOLITANAS..... | 23 |
| 1.3 A IMPORTÂNCIA DA COOPERAÇÃO..... | 24 |
| 1.3.1 Melhores práticas de governança | 27 |
| 1.4 RELAÇÕES INTERGOVERNAMENTAIS..... | 30 |
| 1.5 GOVERNANÇA INTERFEDERATIVA SOB A PERSPECTIVA DO ESTATUTO DA METRÓPOLE..... | 30 |
| 1.6 O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NO BRASIL..... | 31 |
| 1.7 A IMPORTÂNCIA DO CONTROLE E DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL..... | 32 |
| 1.8 MODELOS DE GESTÃO AVALIADOS..... | 32 |
| 1.9 ANÁLISE DO MODELO DE GOVERNANÇA (TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO) DE CURITIBA - PR..... | 34 |
| 1.10 ANÁLISE DO MODELO DE GOVERNANÇA (TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO) DA GRANDE RECIFE - PE..... | 38 |
| 2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS | 44 |
| 2.1 ELEMENTOS DE PESQUISA..... | 46 |
| 2.2 PROCEDIMENTOS DE COLETA E ANÁLISE DOS DADOS..... | 47 |
| 2.3 FONTE DE COLETA DE DADOS PARA A REALIZAÇÃO DA PESQUISA..... | 48 |
| 3 RESULTADOS E DISCUSSÃO | 50 |
| 3.1 DESCREVENDO O MODELO DE GOVERNANÇA DA REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA..... | 51 |
| 3.2 APRESENTAÇÃO DA REDE METROPOLITANA DE TRANSPORTE COLETIVOS DE GOIÂNIA..... | 52 |
| 3.3 ANÁLISE COMPARATIVA DA ESTRUTURA ANTERIOR E ATUAL DA COMPANHIA METROPOLITANA DE TRANSPORTES COLETIVOS..... | 56 |
| 3.4 ANÁLISE DAS ENTREVISTAS..... | 65 |
| 3.4.1 Decomposição dos Dados..... | 65 |
| 3.4.2 Interpretação dos Dados..... | 76 |
| 4 SUGESTÃO (PROPOSTAS DE MELHORIAS) | 81 |
| 5 CONCLUSÃO | 86 |
| REFERÊNCIAS | 88 |
| APÊNDICES | |

RESUMO

As regiões metropolitanas e aglomerações urbanas possuem grande destaque no cenário político e econômico no contexto nacional. Esses modelos de território surgiram ainda no período da ditadura militar, tratando-se principalmente da expansão de grandes capitais e metrópoles junto aos municípios limítrofes. A governança metropolitana ou interfederativa diz respeito principalmente à gestão das funções públicas de interesse em comum. Dessa forma grandes desafios surgiram juntamente com a quantidade de regiões metropolitanas no país, principalmente àquelas relacionadas as questões urbanas como o desemprego, a violência e os serviços públicos. Em 2015 entrou em vigor no Brasil o Estatuto da Metrópole, estabelecendo as diretrizes gerais para a gestão e a governança interfederativa das regiões metropolitanas no país. Entre as diretrizes contempladas pelo Estatuto da Metrópole está o formato da estrutura básica de governança interfederativa para as regiões metropolitanas e aglomerações urbanas que prevê a participação da sociedade civil nas etapas de planejamento e tomada de decisão. Em atendimento à Lei 13.089 de 2015 correspondente ao Estatuto da Metrópole, o estado de Goiás formalizou em 2018 as quatro funções públicas de interesse em comum para a Região Metropolitana de Goiânia, sendo elas: a mobilidade e o transporte público coletivo, o desenvolvimento urbano integrado, o saneamento básico e os serviços ambientais. Esta pesquisa visa analisar como se manifesta a gestão metropolitana e a participação social na Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia, a única instância metropolitana ativa presente na Região Metropolitana de Goiânia. A pesquisa de abordagem qualitativa e descritiva utiliza como metodologia a análise de documentos e a realização de entrevistas. Os resultados demonstraram que a recente alteração na estrutura do órgão modificou o fluxo de relacionamento entre a diretoria colegiada e os municípios que compõem a Rede Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia. Foi diagnosticada a necessidade de se promover a participação social relacionada ao transporte público coletivo na RMG.

Palavras - chave: Gestão Metropolitana. Participação Social. Governança. Goiânia.

ABSTRACT

Metropolitan regions and urban agglomerations have great prominence in the political and economic scenario in the national context. These territory models emerged during the period of the military dictatorship, dealing mainly with the expansion of large capitals and metropolises along the bordering municipalities. Metropolitan or interfederative governance concerns mainly the management of public functions of common interest. In this way, great challenges emerged along with the number of metropolitan regions in the country, mainly those related to urban issues such as unemployment, violence and public services. In 2015, the Metropolis Statute entered into force in Brazil, establishing the general guidelines for the management and inter-federative governance of metropolitan regions in the country. Among the guidelines contemplated by the Statute of the Metropolis is the format of the basic structure of inter-federative governance for metropolitan regions and urban agglomerations, which provides for the participation of civil society in the planning and decision-making stages. In compliance with Law 13,089 of 2015 corresponding to the Statute of the Metropolis, the state of Goiás formalized in 2018 the four public functions of common

interest for the Metropolitan Region of Goiânia, namely: mobility and collective public transport, integrated urban development , basic sanitation and environmental services. This research aims to analyze how intergovernmental management manifests itself in the Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia, the only active metropolitan instance present in the Metropolitan Region of Goiânia. The research with a qualitative and descriptive approach uses document analysis and interviews as a methodology. The results showed that the recent change in the body's structure modified the relationship flow between the collegiate board and the municipalities that make up the Metropolitan Public Transport Network of Goiânia. The need to promote social participation related to collective public transport in the RMG was diagnosed.

Keywords: Metropolitan Management. Social Participation. Governance. Goiânia.

INTRODUÇÃO

As regiões metropolitanas brasileiras possuem grande representatividade no contexto político e econômico nacional. Em 2017 elas representavam cerca de 27,5% da população e a 70% do PIB no Brasil (FNEM, 2017).

De acordo com Ferro e Saleme (2020), apesar das regiões metropolitanas estarem previstas no Brasil pela Constituição Federal de 1988, a governança interfederativa dessas regiões teve maior legitimidade pelas leis federais 10.257 de 2001 do Estatuto das Cidades e 13.089 de 2015 do Estatuto da Metrópole.

Não há unanimidade sobre o conceito de governança pública, sendo ampla a sua abrangência, apresentando uma grande variabilidade da aplicabilidade do mesmo (TEIXEIRA, GOMES 2018; RODRIGUES, 2021).

Castro, Barbosa Neto e Cunha (2022), traz o esclarecimento da utilização do termo “governança pública” no Brasil, ao reconhecer o histórico da introdução da governança corporativista originária em meados da década de 1980 e 1990 introduzida ao setor público. Dessa forma, essa inserção da governança corporativa nos entes públicos buscando uma maior transparência e eficiência da gestão, deu a luz ao termo “governança pública”, utilizado amplamente por órgãos de controle como o TCU.

Além disso, no que diz respeito à governança, Grego e Lago (2021), sugere o *compliance* como ferramenta da governança corporativa que também se insere na gestão pública por meio de adequações para a busca da excelência na gestão.

Dessa forma, é possível considerar uma variedade de interpretações sobre a governança pública, que conforme abordada nesse trabalho, seguirá a definição admitida pela Lei Federal do Estatuto da Metrópole (BRASIL, 2015), onde é conceituada como governança interfederativa no que tange à gestão das regiões metropolitanas e aglomerações urbanas no país.

governança interfederativa: compartilhamento de responsabilidades e ações entre entes da Federação em termos de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum; (BRASIL, 2015, Art. 2)

Ademais, para Martins de Sá (2017) a governança interfederativa deve propiciar o desenvolvimento sustentável e um dos seus principais desafios é superar o individualismo federativo diante desta nova forma de governar. Os desafios são

devido às necessidades coletivas emergentes das regiões metropolitanas se sobrepondo sobre os interesses locais de cada município:

Portanto, em um contexto federativo brasileiro com fragmentação do poder, complexidade de governar e de fragilidade institucional das regiões metropolitanas, um modelo de governança interfederativa deve abarcar instrumentos mais fluidos e flexíveis de diálogo e integração dos entes federativos envolvidos voltados para metas e resultados, sob o crivo constante da sociedade civil. Nesse sentido, para ter boa governança interfederativa, as metadimensões devem ser respeitadas: coordenação vertical; coordenação horizontal; integração interterritorial funcional; capacidade organizacional dos territórios e mobilização dos stakeholders. (FERRO; SALEME, 2020, p.22)

Mesmo apresentando uma abrangência no seu conceito, o termo governança pública está relacionada às relações do Estado (nos níveis federal, estadual e municipal), com a sociedade, como as organizações privadas, além de outros atores da sociedade civil (DIAS, CARIO, 2014; KISSLER, HEIDEMANN, 2006).

Segundo Lassance (2015), o conceito de governança se apresenta como coordenação pela junção de três elementos: a articulação, a pactuação e a solução de controvérsias. Além disso, as relações intergovernamentais são fundamentais e ao mesmo tempo complexas, devido principalmente à falta de unanimidade nas tomadas de decisões. Dessa forma, se torna basilar a coordenação efetiva dessas relações (ABRUCIO; FRAZESE, 2007).

Considera-se portanto que a governança interfederativa no contexto da gestão das regiões metropolitanas e aglomerações urbanas no Brasil, diz respeito principalmente ao estabelecimento do interesse coletivo sobre o interesse local naquelas funções públicas compartilhadas entre os entes federativos.

CONTEXTUALIZAÇÃO DO ESTUDO

A Lei Federal 13.089 do Estatuto da Metrópole (BRASIL, 2015) estabelece diretrizes para a governança interfederativa das regiões metropolitanas no Brasil:

Esta Lei, denominada Estatuto da Metrópole, estabelece diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas e em aglomerações urbanas instituídas pelos Estados, normas gerais sobre o plano de desenvolvimento urbano integrado e outros instrumentos de governança interfederativa, e critérios para o apoio da União a ações que envolvam governança interfederativa no campo do desenvolvimento urbano, com base nos incisos

XX do art. 21 , IX do art. 23 e I do art. 24 , no § 3º do art. 25 e no art. 182 da Constituição Federal (BRASIL, 2015, Art. 1)

O Brasil é uma república federativa composta por estados, municípios e o Distrito Federal, não obstante essa mesma configuração espacial registrou em 2020: 74 regiões metropolitanas e 5 aglomerações urbanas ¹ no país (IBGE, 2020).

Ainda segundo a Lei do Estatuto da MetrÓpole, a governança pública compreende a gestão de funções públicas de interesse comum entre entes da federação. O Estatuto da MetrÓpole busca dessa forma uma gestão mais efetiva das regiões metropolitanas, bem como dos seus aspectos políticos, econômicos e culturais.

Com o advento do Estatuto da MetrÓpole, em 2018 o estado de Goiás formalizou as funções públicas de interesse em comum da Região Metropolitana de Goiânia - RMG, bem como a estrutura básica de governança da RMG, através do Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Goiânia - CODEMETRO (GOIÁS, 2018).

As funções públicas de interesse em comum estabelecidas na RMG são: a mobilidade e transporte público coletivo, saneamento básico, desenvolvimento urbano integrado e os serviços ambientais (GOIÁS, 2018).

Conforme a Lei 139 (GOIÁS, 2018), apesar da função pública para mobilidade e o transporte coletivo ter uma lei específica, a mesma está em concordância com a organização da Região Metropolitana de Goiânia.

Na década de 1980 o aglomerado urbano de Goiânia era composto por 8 municípios, mas somente através da Lei 27 (GOIÁS, 1999) foi formalizada a Região Metropolitana de Goiânia. Atualmente, com as recentes alterações ocasionadas pelas Leis 139 (GOIÁS, 2018) e 149 (GOIÁS, 2019), a Região Metropolitana de Goiânia passou a ser formada por 21 municípios:

A Região Metropolitana de Goiânia (RMG), instituída para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum, é compreendida pelos Municípios de Goiânia, Abadia de Goiás, Aparecida de Goiânia, Aragoiânia, Bela Vista de Goiás, Bonfinópolis, Brazabrantes, Caldazinha, Caturai, Goianópolis, Goianira, Guapó, Hidrolândia, Inhumas, Nerópolis, Nova Veneza, Santa Bárbara de Goiás,

¹ Aglomeração Urbana: unidade territorial urbana constituída pelo agrupamento de 2 (dois) ou mais Municípios limítrofes, caracterizada por complementaridade funcional e integração das dinâmicas geográficas, ambientais, políticas e socioeconômicas. (Fonte: Estatuto da MetrÓpole, 2015)

Santo Antônio de Goiás, Senador Canedo, Terezópolis de Goiás e Trindade. (GOIÁS, 2018, Art. 1)

Ainda de acordo com a Lei Complementar 139 (GOIÁS, 2018), a governança interfederativa deve ter funções públicas de interesse comum entre o estado e os municípios que compõem a Região Metropolitana de Goiânia.

DEFINIÇÃO DO PROBLEMA

Os municípios da região metropolitana de Goiânia possuem grande dependência entre si em relação a mobilidade urbana e ao transporte público coletivo, porém esses mesmos municípios ainda trabalham as políticas desse tema de forma individualizada. (KNEIB; MENDONÇA NETO, 2020).

Segundo Kneib e Mendonça Neto (2020, p.389): “Como o tema mobilidade urbana pressupõe um tratamento em rede, a governança e interação metropolitanas são basilares, inclusive para o tratamento de temas que afetam diretamente a mobilidade metropolitana”.

Conforme as Leis Complementares 34 (GOIÁS, 2001) e 27 (GOIÁS, 1999), a Rede Metropolitana de Transportes Coletivos é composta por todas as linhas e serviços de transportes coletivos da região metropolitana de Goiânia.

Para Kneib e Mendonça Neto (2020), uma proposta de solução sobre mobilidade urbana para a região metropolitana de Goiânia, relacionada aos temas sistema viário e transporte público coletivo, seria a criação de um pacto metropolitano com o compartilhamento de responsabilidades entre os entes da rede.

A Rede Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia (RMTC), unificada e integrada, permite a transferência de passageiros entre linhas na região central de cada município e entre municípios, aumentando de forma considerável a área de atendimento do transporte coletivo na RMG. Ao permitir as conexões entre municípios, a RMTC contribui para a acessibilidade da população residente nos municípios periféricos da RMG aos serviços que se concentram em Goiânia: trabalho, estudo, saúde, lazer (PIRES; KNEIB ; RIBEIRO, 2020, p..268).

O serviço de transporte público coletivo na região metropolitana de Goiânia e nos seus municípios, não tem demonstrado satisfação para o usuário e nem eficiência para o sistema de forma efetiva apesar de alterações na rede. (PIRES; KNEIB ; RIBEIRO, 2020)

Para Cunha, Costa e Barreira (2017), analisando o caso da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos da região metropolitana de Goiânia, é possível verificar a necessidade de promover a cooperação interfederativa e a participação social com objetivo de minimizar as fragilidades da gestão na RMG.

A Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTC) é o órgão executivo que executa as diretrizes da Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos (CDTC), na Região Metropolitana de Goiânia.

Diante da função pública da mobilidade e do transporte público coletivo apresentado pela Lei 139 (GOIÁS, 2018), surge **a necessidade de se promover a participação social na gestão da Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTC).**

Esta pesquisa se propõe em analisar a gestão metropolitana da RMTC através da Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos, que executa as diretrizes para o serviço de transporte público coletivo na RMG.

Desta forma a questão de pesquisa nesta dissertação se traduz em: **como desenvolver uma gestão metropolitana efetiva através da participação social na Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTC)?**

OBJETIVOS

GERAL

Analisar como se manifesta a gestão metropolitana e a participação social na Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia (CMTC).

ESPECÍFICOS

Identificar as alterações promovidas pela Lei 169 de 2021 (Goiás) na CMTC e sua relação com os aspectos de gestão metropolitana (interfederativa);

Verificar a percepção dos diretores executivos da CMTC sobre as relações intergovernamentais do órgão metropolitano;

Descrever a participação social na gestão metropolitana da CMTC;

Apresentar sugestões de melhorias na CMTC

JUSTIFICATIVA

O transporte público coletivo é a única função pública de interesse em comum que apresenta uma instância metropolitana executiva na Região Metropolitana de Goiânia e conforme Cunha, Costa e Barreira (2017), a Rede Metropolitana de Transportes Coletivos pode ser considerada o fator determinante que resultou na criação da RMG. Essa pesquisa visa investigar quais os desafios da gestão intergovernamental do único órgão metropolitano presente na RMG, neste caso sendo representado pela Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTC).

O estudo e a análise dos resultados obtidos torna-se importante para o desenvolvimento das outras funções públicas de interesse em comum e de futuras instâncias metropolitanas na RMG.

Devido à recente reestruturação da CMTC ocorrida através da Lei 169 (GOIÁS, 2021), que modificou a estrutura do órgão, bem como as relações entre a diretoria colegiada e os municípios que integram a Rede Metropolitana de Transportes Coletivos, o objetivo geral deste estudo será especificamente de analisar como se manifesta a gestão metropolitana e a participação social na Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia (CMTC).

Segundo Ketelbey (2022), os municípios que passaram a ser participantes do quadro acionário da Companhia, como Aparecida de Goiânia e Senador Canedo, correspondendo à 9,4 e 8,2 % respectivamente, demonstraram insatisfação com a nova Lei Estadual 169 (GOIÁS, 2021), aprovada pela Assembléia Legislativa do Estado de Goiás.

O município de Aparecida de Goiânia, por exemplo, alegou o fato do município não ter sido convidado para o debate do projeto da Lei e indicou a possibilidade de judicialização da questão (KETELBEY, 2022).

SÍNTESE DA ESTRUTURA

Este trabalho apresenta inicialmente na introdução a contextualização do estudo, a definição do problema, os objetivos gerais e específicos, bem como a justificativa para o desenvolvimento desta pesquisa.

Logo após são apresentados a fundamentação teórica que contextualiza as regiões metropolitanas no Brasil e no mundo, além do cenário que configura o aspecto de governança desses territórios, os modelos e as melhores práticas.

Em seguida, no tópico 2 são apresentados os procedimentos metodológicos para o desenvolvimento desta pesquisa através da descrição dos elementos da pesquisa, procedimentos de coleta e análise dos dados, além da fonte de coleta de dados para a realização das etapas da pesquisa. Os resultados e a discussão sobre o objeto de investigação são apresentados no tópico 3.

Por fim, são apresentadas as sugestões de melhorias para a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos da RMG, bem como a Conclusão deste trabalho.

1 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

1.1 AS REGIÕES METROPOLITANAS NA AMÉRICA LATINA E NO BRASIL

O crescimento das áreas metropolitanas na América Latina não foi acompanhado da infraestrutura básica e de serviços urbanos para manutenção da qualidade de vida da maior parte da população que reside nesses territórios. Conseqüentemente, esse fator infere diretamente na sustentabilidade do desenvolvimento econômico dessas regiões (ROJAS *ET AL*, 2008). A baixa qualidade do transporte público coletivo também é considerada um fator agravante para essas áreas metropolitanas (ROJAS *ET AL*, 2008; FREITAS FIRKOWSKI, MOURA, 2001).

As primeiras nove regiões metropolitanas no Brasil foram criadas através da legislação federal em 1973, emergindo as temáticas das questões metropolitanas, principalmente a questão da prestação de serviços de interesse em comum (SOUZA, 2003).

Segundo Medeiros (2020), no que diz respeito ao processo de governança das regiões metropolitanas no Brasil, pode-se constatar que há grande intervenção política nas relações entre esses entes federativos.

A descentralização do poder, através do fortalecimento dos governos subnacionais, tem obtido um grande avanço na América latina, como forma de fortalecer os governos locais, para o desenvolvimento de uma gestão capaz de atender as especificidades das localidades e incluir a participação de outros atores sociais, como a iniciativa privada e organizações da sociedade civil (ROJAS *ET AL*, 2008).

As metrópoles latino-americanas nas últimas décadas exigem respostas efetivas sobre os problemas sociais coletivos ocasionados pela dimensão das regiões metropolitanas (FREY, 2012; ROJAS, 2008).

Em relação aos governos da América Latina, a Argentina, Brasil e Colômbia são considerados os países mais descentralizados (ROJAS *ET AL*, 2008). “As experiências internacionais analisadas por Jeroen Klink demonstram claramente que não existe um modelo único de governo metropolitano” (CUADRADO-ROURA; GUEL, 2008, p. 269, tradução nossa).

Um fator crítico e crônico no processo de descentralização dos governos são as relações intergovernamentais entre esses entes. Apesar da distribuição de

responsabilidades entre os níveis de governo, há uma tendência de problemas relacionados à questão dos recursos inerentes à tomada de decisão desses governos, como no caso do Brasil (ROJAS ET AL, 2008; ABRUCIO, 2007).

Nas áreas metropolitanas, há políticas públicas como a questão da água potável, o transporte público coletivo, que na sua gestão necessitam da colaboração de diferentes jurisdições (ROJAS ET AL, 2008).

Os modelos de governança metropolitana estão relacionados às características que resultam em dois principais modelos, que podem ser traduzidos em governança por construção institucional ou sob a forma de cooperação (LEFÉVRE, 2008, p.141).

Países como França, Alemanha ou Itália (talvez Canadá também) pensam em termos de fortalecimento institucional ou criação de autoridades metropolitanas; Enquanto isso, outros, como os Estados Unidos e a Inglaterra, dependem principalmente da cooperação e acordos de associação (LEFÉVRE, 2008, p.141, tradução nossa).

Para Cuadrado-Roura e Guell (2008), a maioria dos territórios metropolitanos da América Latina, não possuem estruturas de governança efetivas, capazes de desenvolver positivamente a competitividade, sustentabilidade e a qualidade de vida de suas populações.

No entanto, ao desenvolver qualquer estratégia, é importante lembrar que a maioria das metrópoles latino-americanas tem características distintas no que diz respeito à sua estrutura espacial e socioeconômica, resultado de sua singularidade histórica desenvolvimento e circunstâncias atuais de cada país.(CUADRADO-ROURA; GUEL, 2008, p.267, tradução nossa)

As primeiras regiões metropolitanas no Brasil foram formadas ainda no regime da ditadura militar, dessa forma, as iniciativas para criação dessas regiões são vistas como centralizadoras e autoritárias (TEIXEIRA, 2012; FERRO E SALEME, 2020). “Diversos países da América Latina, por muito tempo, associaram a gestão metropolitana a um processo de centralização e autoritarismo do governo central” (FERRO E SALEME, 2020, p.21)

Como os estados e municípios não tiveram participação ativa nesse debate, sendo os estados determinados pela União com a função de apresentar os arranjos metropolitanos dessas regiões, os propósitos e finalidades para as políticas públicas desses territórios durante esse período não tiveram êxito.

Nesta etapa inicial foram criadas 9 regiões metropolitanas em áreas limítrofes com as principais capitais brasileiras, de maneira autoritária, não estimulando a cooperação intermunicipal, como exposto por TEIXEIRA (2012).

"A maneira impositiva como os municípios eram postos nas regiões metropolitanas talvez responda parcialmente pelo fracasso desse arranjo intermunicipal" (TEIXEIRA, 2012, p.94).

1.2 A GOVERNANÇA NAS REGIÕES METROPOLITANAS

O fator comum que resulta no processo de formação de metrópoles ocorre geralmente pelo avanço das cidades centrais além de seus limites territoriais, formando essas aglomerações. As questões ambientais, econômicas, políticas e administrativas são fatores críticos relacionados à gestão desses territórios (KLINK, 2008).

Os desafios das regiões metropolitanas estão relacionados principalmente à questões como a gentrificação²; diversidade espacial, social e econômica; distribuição da infraestrutura urbana; qualidade ambiental e condições de vida da população. Outrossim, há também as problemáticas relacionadas ao ambiente externo como a economia mundial e as mudanças ambientais globais (FREY, 2012). A questão da fragmentação do poder também é um fator crítico no que diz respeito à governança das regiões metropolitanas (FREY, 2012; FERRO, SALEME, 2020).

Para as áreas metropolitanas, as dificuldades se advém da necessidade de um planejamento à longo prazo, sendo necessário levar em consideração à questão da jurisdição desses territórios, os diversos interesses e os arranjos institucionais (ROJAS *et al*, 2008).

Os problemas ambientais, a sustentabilidade do crescimento, as questões fiscais, o transporte metropolitano e as questões de infraestrutura estão entre os principais problemas enfrentados pelas áreas metropolitanas da América Latina (CUADRADO-MOURA; GUEL, 2008).

² gentrificação: Em sua definição primeira, o termo refere-se a processos de mudança das paisagens urbanas, aos usos e significados de zonas antigas e/ou populares das cidades que apresentam sinais de degradação física, passando a atrair moradores de rendas mais elevadas. Fonte: Enciclopédia de Antropologia, 2018.

A dificuldade de se alcançar efetividade na gestão e planejamento das áreas metropolitanas estão relacionadas à questão da fragmentação, devido a quantidade de governos locais que formam esses territórios (ROJAS *et al*, 2008; FERRO, SALEME, 2020).

As áreas metropolitanas também apresentam competitividade. “Na análise urbana, a competição pode ser entendida como a rivalidade entre as cidades para atrair investimentos, empresas, recursos públicos e visitantes.” ((CUADRADO-MOURA, GUEL, 2008, p.29, tradução nossa)

As ações de um governo centralizado pode ser considerada um obstáculo para o fortalecimento da governança de áreas metropolitanas (CUADRADO-MOURA, GUEL, 2008).

No Brasil, a questão das relações intergovernamentais está fundamentada principalmente na capacidade de resolução de problemas comuns envolvendo as três esferas governamentais, sendo, portanto, nos níveis federal, estadual e municipal (SOUZA, 2003).

Desde a formação das primeiras regiões metropolitanas no Brasil, há uma evidência da grande representatividade estratégica política, social e econômica dessas áreas no território nacional (TEIXEIRA, 2012).

Apesar da Constituição Federal de 1988 ser considerada um avanço para o processo de democratização, alguns fatores como a questão metropolitana e a cooperação intergovernamental não tiveram resoluções contempladas de forma efetiva pela mesma (ABRUCIO, 2007; SOUZA, 2003).

1.3 A IMPORTÂNCIA DA COOPERAÇÃO

O modo de cooperação entres os entes territoriais é um fator positivo em uma federação, todavia, não pode ser confundido com verticalização, como exposto por Abrúcio (2005, p.41) “A estrutura federativa é um dos balizadores mais importantes do processo político no Brasil”.

Segundo Rojas (2008), a gestão metropolitana proposta por meio do fortalecimento institucional, pode ser viabilizada pelos arranjos supramunicipais e intermunicipais. Os arranjos supramunicipais estão relacionados à criação de um novo nível governamental, enquanto os intermunicipais é dependente da cooperação dos

municípios por exemplo, para a sua operação institucional. “Outra condição federalista é a existência de um discurso e de uma prática defensores da unidade na diversidade, resguardando a autonomia local, mas procurando formas de manter a integridade territorial em um país marcado por heterogeneidades” (ABRUCIO, 2005, p. 42).

Para Bresser- Pereira (2004) a partir do Estado moderno houve uma grande ascensão dos governos democráticos, contudo, esse avanço vem enfrentando obstáculos e até declínios, o que não permite a estabilidade e até mesmo a constância desse crescimento em diversos governos.

O modus operandi cooperativo é fundamental para otimizar a utilização de recursos comuns, como nas questões ambientais ou problemas de ação coletiva que cobrem mais de uma jurisdição (caso dos transportes metropolitanos); para auxiliar governos menos capacitados ou mais pobres a realizarem determinadas tarefas e para integrar melhor o conjunto de políticas públicas compartilhadas, evitando o jogo de empurra entre os entes. (ABRUCIO, 2005, p. 44)

Para Lefèvre (2008) as áreas metropolitanas da América Latina tem características comuns em seus principais aspectos e contexto histórico, todavia, necessitam de mudanças para que os modelos de governança metropolitana tenham êxito.

A criação de regiões metropolitanas no Brasil não equivale a formação de um novo ente federativo, não obstante, o propósito primordial do gerenciamento desses territórios sob a prerrogativa metropolitana diz respeito às funções públicas de interesse em comum desses municípios conurbados (TEIXEIRA, 2012).

Através da Constituição de 1988, os Estados obtiveram a função de criar novas regiões metropolitanas no Brasil bem como decisões sobre os seus arranjos e formatos (TEIXEIRA, 2012).

A coordenação federativa deve ser fundamentada na legalidade do compartilhamento de decisões, tarefas, além da construção do respeito mútuo entre os entes, bem como nas relações intergovernamentais (ABRUCIO, 2005).

No processo de fortalecimento da governança metropolitana, é fundamental o apoio e participação do estado, todavia, as ações centralistas são consideradas aspectos negativos para esse fortalecimento (LEFÉVRE, 2008). Sobre a interação dos entes:

ainda no campo da coordenação, a efetividade das políticas públicas depende muito hoje do entrosamento entre os níveis de governo, uma vez que os entes locais executam as ações, mas precisam de colaboração horizontal e vertical para ter sucesso. Porém, no mais das vezes, a cooperação federativa é frágil e há poucos incentivos institucionais a seu favor (ABRUCIO, 2007, p. 83).

Para o fomento da governança metropolitana a fragmentação resultada do processo de descentralização se torna um fator crítico (LEFÉVRE, 2008). A redemocratização resultou em um novo federalismo no Brasil, impulsionado principalmente pelas forças descentralizadoras democráticas. Esse federalismo vivenciado nas décadas de 1980 e 1990 fortaleceu o estadualista, não priorizando a questão da cooperação nas relações intergovernamentais (ABRUCIO, 2005).

A descentralização política no Brasil, com o fortalecimento do municipalismo, não mitigou os problemas dos governos locais brasileiros, a metropolização acelerada, é considerada um desses agravantes (ABRUCIO, 2005).

Em relação à metropolização no Brasil, à medida do crescimento populacional dessas regiões foi convergente com a proporção dos problemas sociais desses territórios. Como a centralização política-administrativa das regiões metropolitanas estão diretamente ligadas ao período do regime militar, com o processo de redemocratização e descentralização política no Brasil, impulsionada pelo municipalismo, as questões metropolitanas não foram priorizadas, o que emergiu os grandes problemas dos centros urbanos brasileiros (ABRUCIO, 2005).

Durante a etapa inicial da execução do Plano Real, constatou-se uma grande evolução do processo descentralizador no Brasil, ocasionado principalmente pelas transferências intergovernamentais, resultado da diminuição da inflação no país (ABRUCIO, 2005).

Alguns dos problemas diagnosticados pela metropolização na década de 1990 no Brasil são: aumento no desemprego urbano, problemas no sistema de transporte, crescimento da desigualdade e da pobreza, além do crescimento da violência (ABRUCIO, 2005).

A importância do estabelecimento de instâncias metropolitanas nas regiões metropolitanas no Brasil, emerge da necessidade de se estabelecer um trabalho conjunto, no que tange ao aspecto político-administrativo, reunindo os componentes municipais, governos estadual e federal, e sociedade civil local (ABRUCIO, 2005).

1.3.1 Melhores práticas de Governança

Há uma preocupação da inclusão de outros atores sociais no contexto da governança, em relação ao contexto político-administrativo, devido à patologias e vícios já vivenciados, como o patrimonialismo, clientelismo e a corrupção (FREY, 2012).

Para Frey (2012), a governança em rede representa a melhor proposta em relação aos desafios da governança nas regiões metropolitanas no Brasil. Os principais desafios estão relacionados aos problemas interjurisdicionais, interescares e interdisciplinares.

No que diz respeito às regiões metropolitanas da América Latina, na análise do campo teórico e empírico há defensores tanto de uma governança metropolitana mais centralizada, impostas por lei (com argumento da forma mais eficaz de lidar com o desafio metropolitano), quanto descentralizada (como a governança em rede, no contexto mais democrático) através da cooperação de governos municipais, com a participação da sociedade civil (FREY, 2012).

Segundo Rojas et al (2008), os fundamentos para uma governança local forte estão fundamentados em quatro principais pontos: a transparência na correta divisão de responsabilidade e recursos em cada nível de governo; a avaliação sobre os gestores eleitos, bem como o nível de participação da comunidade local nas tomadas de decisões; o nível da capacidade institucional dos governos locais para a execução das políticas públicas; formas de financiamento para a gestão e investimentos desses governos.

Em relação à governabilidade, um governo democrático e transparente está diretamente relacionado a uma gestão que promove a participação social (ROJAS *et al*, 2008).

“Cada área metropolitana deve buscar um método que ajusta-se às suas necessidades, nível de desenvolvimento e perspectivas futuras, bem como ao contexto jurídico e institucional em que opera.” (ROJAS *et al*, 2008, p.20, tradução nossa)

O planejamento estratégico pode ser uma importante ferramenta para tomada de decisão compartilhada entre os atores sociais no que diz respeito à gestão das áreas metropolitanas (CUADRADO-MOURA, GUEL, 2008).

Além do planejamento estratégico, os mecanismos de governança são primordiais para a promoção da competitividade no aspecto econômico das áreas metropolitanas (CUADRADO-MOURA, GUEL, 2008).

Para promoção da governança metropolitana, deve-se fomentar redes participativas e flexíveis, verticais e horizontais, que incluam os diversos atores sociais, como forma de cooperar para a gestão desses territórios (KLINK, 2008).

Para Klink (2008), observando a experiência da Europa, Estados Unidos e América Latina, pode-se constatar diversos modelos de áreas metropolitanas. Todavia, a principal reflexão sobre o modelo mais efetivo dessas experiências é de que a inclusão dos diversos atores sociais, como governos e comunidades, se torna primordial para a governança desses territórios.

Os resultados positivos de experiências com governança metropolitana estão relacionados à participação em rede de atores públicos e privados nas tomadas de decisões coletivas (KLINK, 2008).

As forças políticas metropolitanas, o Estado, os atores locais interessados juntamente com a população são fundamentais para o fortalecimento das áreas metropolitanas. Não obstante, a promoção do senso de identidade populacional com essas áreas, no que diz respeito ao pertencimento regional se torna um fator importante nesse processo (LEFÉVRE, 2008, MEDEIROS 2020).

Analisando o cenário internacional, há vários modelos de governança para áreas metropolitanas, não obstante, não há como definir o melhor modelo para governança desses territórios ((BIRD, SLACK, 2008).

O objetivo da proposta de um modelo de governança metropolitano mais efetivo requer a legitimidade, através do reconhecimento de instituições formais e informais da localidade territorial, visando a prestação de serviços metropolitanos específicos, sob a forma da cooperação intermunicipal flexível. Por fim, há uma necessidade de se implementar uma estrutura mínima financeira e gerencial como forma de viabilizar e operar as políticas públicas metropolitanas (CUADRADO-ROURA, GUEL, 2008).

A Constituição Federal de 1988 no Brasil propiciou a possibilidade de arranjos intergovernamentais além de uma maior descentralização política e administrativa no país. Alguns exemplos são as regiões metropolitanas e os consórcios intermunicipais:

os consórcios possibilitam a territorialização dos problemas para além das tradicionais fronteiras municipais. O surgimento dos consórcios, que é anterior à Constituição de 1988, ocorreu de forma espontânea, como uma

maneira de unir esforços e economizar recursos já que diferentes prefeituras se reuniam numa única estrutura institucional para fazer frente a um problema comum (TEIXEIRA, 2012, p.95).

No Brasil, os consórcios públicos e os convênios de cooperação surgem portanto como uma alternativa para viabilizar a gestão das questões metropolitanas, decorrentes do processo de urbanização:

na Constituição de 1988, os consórcios aparecem como uma opção para a organização intermunicipal de maneira muito genérica. No art. no 241 da Emenda Constitucional no 19, de 4 de junho de 1998, está previsto que: A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios disciplinarão por meio de lei os consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, bem como a transferência total ou parcial de encargos, serviços, pessoal e bens essenciais à continuidade dos serviços transferidos (TEIXEIRA, 2012, p.95).

Um dos principais fatores na busca pela eficácia dos sistemas de governança para as áreas metropolitanas da América Latina seria o fortalecimento de um senso de pertencimento de sua população, na busca pela unidade e identidade, tendo o território metropolitano como referência de sua população. Este fator poderia ser resultado da ampliação da participação coletiva de todas as estruturas que formam essas regiões, sendo elas públicas e privadas, principalmente das comunidades locais (CUADRADO-ROURA, GUEL, 2008).

Entre as melhores ações para a promoção da governança de áreas metropolitanas para a América Latina estão: a diminuição de aspectos negativos do ambiente externo e o fortalecimento de aspectos internos como a criação de economias de escala, prestação de serviços metropolitanos específicos, transparência e a busca pela legitimidade política (CUADRADO-ROURA, GUEL, 2008).

Além disso, a criação e o fortalecimento de redes verticais e horizontais, entre atores públicos e privados, visando a melhoria e a participação dos agentes urbanos nas tomadas de decisões, resultando numa ampla cooperação interjurisdicional e intersetorial (CUADRADO-ROURA, GUEL, 2008).

1.4 RELAÇÕES INTERGOVERNAMENTAIS

No Brasil, o problema das relações intergovernamentais está relacionado principalmente à falta de cooperação entre os entes e ações coordenadas de forma vertical ou horizontal (SOUZA, 2005).

As primeiras entidades metropolitanas criadas ainda no período da ditadura militar não demonstraram viabilidade durante a transição para a redemocratização, além de não terem sido eficientes no desenvolvimento de mecanismos de cooperação e da governança metropolitana (SOUZA, 2003).

Conflitos de relações inter e intra-governamentais, financeiros, de poder e de competências podem ser considerados alguns dos principais desafios enfrentados pelas primeiras entidades gestoras estaduais criadas para gerir o contexto das regiões metropolitanas no Brasil (SOUZA, 2003)

Segundo César (2017), analisando a necessidade de melhoria da gestão das funções públicas de interesse em comum presentes nos contextos territoriais do país, como no caso das regiões metropolitanas, surge o diagnóstico da demanda pela instância metropolitana participativa. Contudo, a criação de instâncias metropolitanas não devem resultar num quarto ente federado pois isso se contrapõe ao ordenamento jurídico brasileiro.

Com relação ao transporte público coletivo e a mobilidade, a governança interfederativa se torna primordial para o estabelecimento de ações estratégicas e integradas visando a qualidade do serviço para os cidadãos (KNEIB, 2020).

1.5 GOVERNANÇA INTERFEDERATIVA SOB A PERSPECTIVA DO ESTATUTO DA METRÓPOLE

No Brasil, devido às peculiaridades e a relevância que as regiões metropolitanas possuem, são consideradas estratégicas para o país. O Estatuto da MetrÓpole, criado em 2015, tornou-se uma importante ferramenta para tentar minimizar os problemas relacionados às áreas metropolitanas (SILVA, *et al* 2018).

Segundo Cavalcante (2015), a Lei 13.089 (BRASIL, 2015), que cria o Estatuto da MetrÓpole busca a cooperação entre os entes que formam os contextos das regiões

metropolitanas, contudo, preservando a autonomia política, administrativa e financeira desses entes.

De acordo com César (2017) torna-se inevitável reconhecer o avanço e as contribuições que o Estatuto da Metrópole proporcionou para a gestão das funções públicas de interesse em comum. Esse avanço foi verificado principalmente no aspecto jurídico devido à carência que o tema tinha devido às características peculiares das regiões metropolitanas e aglomerações urbanas no país.

Não obstante, o êxito que o Estatuto da Metrópole proporciona diz respeito principalmente às diretrizes para a promoção da governança interfederativa dos entes que formam esses contextos regionais no Brasil. Além disso, o plano de desenvolvimento urbano integrado é outro aspecto de grande relevância que o Estatuto traz em discussão e estabelece normas para execução (CÉSAR, 2017).

Em contraposição, Hoshino e Moura (2019) afirmam que apesar das normas explanadas pelo Estatuto da Metrópole sobre o gerenciamento das regiões metropolitanas e aglomerações urbanas no país, o mesmo não consegue cumprir a missão proposta devido principalmente a diversidade de configurações espaciais presentes no território nacional.

Analisando os casos das Regiões Metropolitanas de Belo Horizonte, da Grande Vitória e da Grande São Luiz, pode-se constatar que no que tange ao aspecto da governança dessas regiões, o Estatuto da Metrópole proporcionou um avanço mínimo, devido principalmente à falta de diretrizes específicas e fontes de financiamento (MEDEIROS, 2020).

1.6 O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NO BRASIL

A Lei 12.587 de 3 de janeiro de 2012 estabeleceu a Política Nacional de Mobilidade Urbana no Brasil. Segundo a referida lei, o transporte público coletivo pode ser conceituado como o serviço público de transporte de passageiros acessíveis a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público.

O transporte público no cenário nacional apresenta um diagnóstico complexo em relação a problemas e desafios. Não obstante, esses obstáculos estão relacionados a quatro fatores principais, sendo eles: financiamento; infraestrutura; uso e ocupação do solo; governança e gestão pública (KNEIB, 2022).

Conforme Kneib (2022), no que tange ao transporte público coletivo no Brasil, a governança deve ser iniciada desde o âmbito federal atingindo os demais níveis como forma de promover a melhoria do sistema.

O Brasil vivenciou momentos históricos em relação ao transporte público coletivo, principalmente como o ocasionado em 2013 pelo aumento da tarifa em grandes cidades brasileiras que resultou em manifestações em várias localidades do país, inclusive em Goiânia (GOMIDE, GALINDO, 2013).

A maior participação e controle social do serviço de transporte público coletivo esteve entre as principais medidas propostas pelo governo federal frente à onda de manifestações, além da melhoria da qualidade do serviço e redução da tarifa (GOMIDE, GALINDO, 2013).

Pode-se considerar que os problemas que envolvem o transporte público no país englobam uma complexidade de fatores, tais como o planejamento urbano das cidades, os subsídios do serviço, a qualidade, eficiência entre outros (SILVEIRA, COCCO, 2013).

1.7 A IMPORTÂNCIA DO CONTROLE E DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL

É crescente o reconhecimento da sociedade civil como ator social e político. As abordagens de controle social, gestão social e participação social dizem respeito principalmente ao conceito de exercício da cidadania (BRILHANTE *et al*, 2022).

O processo de democratização da sociedade é consolidado através da atuação do cidadão (BITENCOURT, PASE, 2015). A representação, participação e a pluralidade são elementos presentes no Estado democrático de Direito (SANTIAGO, 2019).

Segundo a Organização dos Estados Americanos - OEA (2022), o conceito de sociedade civil compreende o composto formado por elementos como: instituições cívicas, sociais e organizações que fundamentam a base de uma sociedade.

A inclusão do cidadão nesse cenário deve ser realizada através da simplificação de uma linguagem comum para a sociedade. A Administração Pública deve garantir o amplo acesso da sociedade, além da participação da diversidade de particularidades, como forma de garantir uma administração pública democrática (BITENCOURT, PASE, 2015).

A democracia participativa através da ampliação da democracia social não prevê a substituição da democracia representativa ou política. A exemplo do caso brasileiro, são consideradas como instituições democráticas inovadoras o caso dos Conselhos presentes nos níveis (municipal, estadual e federal), além da criação do Orçamento Participativo (MONTEIRO *et al*, 2015).

Sobre a gestão das funções públicas de interesse em comum nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas do Brasil, o Estatuto da Metrópole (2015) prevê o estabelecimento da participação da sociedade civil nos processos de planejamento e de tomada de decisão de acordo com os artigos. 5º, 7º e 8º do referido Estatuto.

Para Gurgel e Justen (2013), o controle social exercido por exemplo no formato de Conselho Gestores de políticas públicas, seja nas três esferas, deve ser acompanhado de forma minuciosa para que seja exercido pela sociedade civil de forma organizada, independente, autônoma e mobilizada.

Essa necessidade surge para evitar que os conselhos ao se integrarem ao aparelho de Estado não executem as mesmas inconstâncias de diversas instituições politizadas. Dessa forma, deve-se promover a simetria e efetividade nas relações entre a sociedade civil, a democracia e a administração pública (GURGEL; JUSTEN, 2013).

A interação entre a sociedade civil e o Estado se caracteriza como uma nova forma de coprodução dos serviços públicos vivenciados pela democracia participativa (RONCONI, DEBETIR, DE MATTIA, 2011).

Na perspectiva de gestão e do aspecto do controle social, Rosa e outros (2021) admitem a existência de um pluralismo de valores na sociedade moderna, não obstante a busca deve ser pelo equilíbrio e o bem comum entre os membros da sociedade. Esse fato se torna relevante para a governança metropolitana, principalmente pela necessidade do estabelecimento do bem comum em detrimento dos interesses locais de cada território.

1.8 MODELOS DE GESTÃO AVALIADOS

O Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (IDEC, 2020) realizou um levantamento nas 12 maiores capitais do Brasil, entre as regiões metropolitanas, e

diagnosticou que somente a Região Metropolitana de Goiânia e Recife possuíam um sistema de transporte público coletivo com integração aos municípios vizinhos.

Além disso, foi constatado que o caso de Curitiba por exemplo pode ser considerado semelhante, porém apresenta um arranjo institucional diferente, o que não o configura como metropolitano.

Dessa forma, nesta pesquisa serão avaliadas os modelos de gestão das Regiões Metropolitanas de **Recife e Curitiba**.

1.9 MODELO DE GOVERNANÇA (TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO) DE CURITIBA - PR

Em 2015, o governo do estado do Paraná aprovou o regulamento dos Serviços de Transporte Coletivo Metropolitano de Passageiros na Região Metropolitana de Curitiba.

O Decreto 2009/2015 especificou que ficou sob a responsabilidade do estado do Paraná a delegação, regulação, gerenciamento, operação, planejamento e a fiscalização do transporte coletivo metropolitano, todavia, podendo delegar a outros entes da administração às atribuições.

O art. 4º da Lei 12.597, de 24 de Março (CURITIBA, 2008) prevê o estabelecimento da participação social no planejamento, controle e avaliação da política de mobilidade urbana.

Conforme o COMEC (2022), o **Conselho de Transporte Coletivo da Região Metropolitana de Curitiba** foi criado para dar suporte ao governo do estado e aos municípios da região metropolitana no planejamento, através da formulação de políticas e implementação de programas relacionados ao transporte público coletivo.

A Lei 12.597 (PARANÁ, 2008) define que: “A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação do serviço público de transporte coletivo deverá ser assegurada através da criação do Conselho Municipal de Transporte..”

Ainda, segundo a Lei 12.597/2008, compete à URBS - Urbanização de Curitiba S.A., conforme quadro 1, a regulação, o gerenciamento, a operação, o planejamento e a fiscalização do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Curitiba-PR.

Quadro 1 - Análise do Transporte Público Coletivo de Curitiba - PR

| | |
|---|---|
| <p>COORDENAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA - COMEC</p> | <p>Criado em 1974 pelo governo do estado do Paraná, através da Lei Estadual nº 6. 517, de 02 de janeiro de 1974 e tem por finalidade gerenciar as funções públicas de interesse em comum dos 29 municípios que formam a Região Metropolitana de Curitiba.</p> <p>Competência:</p> <p>Coordenar as Funções Públicas de Interesse Comum - FPICs, entre os 29 municípios que compõem a Região Metropolitana de Curitiba.</p> <p>Conselho Deliberativo (formação):</p> <p>I. o Governador do Estado, como Presidente;</p> <p>II. o Secretário de Estado do Planejamento e Coordenação Geral, como Secretário Geral;</p> <p>III. um representante da Prefeitura Municipal de Curitiba;</p> <p>IV. um representante da Associação dos Municípios da Região Metropolitana de Curitiba;</p> <p>V. um representante da Comec;</p> <p>VI. um membro indicado pelo Presidente do Conselho, que desempenhe atividades relacionadas ao âmbito de atuação da Comec.</p> <p>Conselho Consultivo (formação):</p> <p>I. O Presidente do Conselho Deliberativo;</p> <p>II. um representante de cada município integrante da Região Metropolitana de Curitiba.</p> |
| <p>CONSELHO DE TRANSPORTE COLETIVO DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA - CTC</p> | <p>Competência:</p> <p>I - Promover a participação da comunidade metropolitana na formulação de propostas relativas ao marco regulatório do transporte coletivo da região para análise e implementação pelo Poder Executivo;</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>II - Acompanhar a implantação das políticas e ações do poder público nas áreas de transporte coletivo e mobilidade sugerindo seus ajustes;</p> <p>III - Apreciar e propor ao Executivo as normas e padrões de serviços relativos ao Sistema de Transporte de Passageiros da Região Metropolitana de Curitiba;</p> <p>IV - Promover a integração das atividades e serviços desenvolvidos pelos órgãos e entidades direta ou indiretamente relacionados com o sistema de transporte coletivo urbano e metropolitano;</p> <p>V - Apreciar os estudos de custos do sistema elaborados pela Comec, sugerindo a adoção das tarifas do serviço;</p> <p>VI - Elaborar e aprovar seu Regimento Interno e propor sempre que necessário a sua alteração;</p> <p>VII - Propor a normatização, fiscalização e avaliação do serviço de transporte coletivo de passageiros, em especial o coletivo público, bem como de outros modais regulamentados pelo Poder Público, sugerindo alternativas que viabilizem sua integração.</p> <p>Formação:</p> <p>I - Representante da Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano e de Obras Públicas do Paraná – SEDU;</p> <p>II - Representante da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística do Paraná - SEIL;</p> <p>III - Representante - Secretaria de Estado da Fazenda do Paraná – SEFA;</p> <p>IV - Representante da Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba – COMEC;</p> <p>V - Um representante de cada município indicados pelos Prefeitos de cada cidade;</p> |
|--|--|

| | |
|----------------------|---|
| Órgão Gestor | Conforme a Lei 12.597/2008, compete à URBS - Urbanização de Curitiba S.A., a regulação, o gerenciamento, a operação, o planejamento e a fiscalização do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Curitiba-PR. |
| Empresas Operadoras | <ul style="list-style-type: none"> • Leblon Transporte de Passageiros Ltda • Viação Tamandaré Ltda. • Expresso Azul Ltda. • Auto Viação Santo Ângelo S.A. • Araucária Transporte Coletivo Ltda. • Auto Viação São José dos Pinhais Ltda. • Empresa de Ônibus São Braz S.A. • Empresa de Ônibus Campo Largo Ltda. • Viação Colombo Ltda. • Auto Viação Antonina Ltda. • Viação Castelo Branco Ltda. • Viação do Sul Ltda. • Viação Graciosa Ltda. • Viação Marumbi Ltda. • Viação Piraquara Ltda. • Reunidas S.A. Transportes Coletivos • Viação Nobel Ltda • Expresso São Bento Ltda. • Empresa Cerro Curitiba Ltda. |
| Modelo de Transporte | Integrada |
| Modelo Territorial | Região Metropolitana |
| Terminais Integrados | 23 |

Fonte: Elaborado pela autora de acordo com os dados do COMEC e da URBS 2022.

O Conselho Consultivo do COMEC prevê a representação de um membro indicado por cada município, porém o mesmo não especifica se os membros de cada município devem ser da sociedade civil. Da mesma forma na estrutura do **CONSELHO DE TRANSPORTE COLETIVO DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA - CTC**, não está especificado se os membros representantes de cada município indicados pelos Prefeitos de cada cidade devem ser da sociedade civil ou da administração pública municipal.

Figura 1 - Estrutura de Governança de Curitiba (PR)



Fonte: Elaborado pela autora de acordo com os dados do COMEC, 2022.

1.10 MODELO DE GOVERNANÇA (TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO) DA GRANDE RECIFE - PE

O transporte público metropolitano da Grande Recife, através do Grande Recife Consórcio de Transporte, é formado por 11 empresas, com aproximadamente 400 linhas, 2,7 mil ônibus que realizam o transporte integrado diário de cerca de 1,8 milhão de passageiros (PERNAMBUCO, 2022).

Segundo o governo do estado de Pernambuco, o modelo de consórcio operacionalizado pela Grande Recife Consórcio de Transporte foi considerado inédito em todo o país, sendo instituído em 2008.

O modelo de gestão metropolitana do transporte público coletivo da Grande Recife (PE), destaca-se como modelo de gestão com maior participação social, devido ser a única estrutura investigada que apresenta em seu formato a participação de membros usuários, como o exemplo dos idosos com gratuidade, pessoas com deficiência e estudantes.

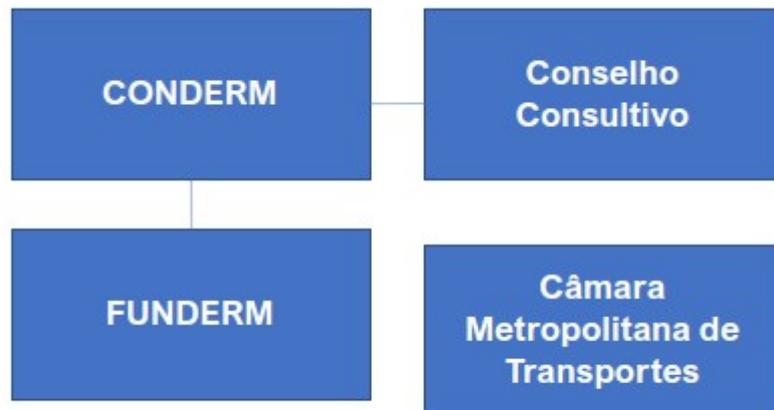
Além disso, observa-se que na estrutura de governança da região metropolitana da Grande Recife, conforme analisou o IPEA (2018), nos requisitos que são atendidos em relação ao Estatuto da Metrôpole (2015), há presente nesta estrutura superior as Câmaras Metropolitanas, como a de transportes, que prevê a participação de membros de “seis setores da sociedade civil”, além de dois do segmento da comunidade.

O quadro abaixo apresenta especificamente a composição da Câmara Metropolitana de Transporte.

Quadro 2 - Câmara Metropolitana de Transporte da Grande Recife - PE

| | |
|--|--|
| <p>Câmara Metropolitana de Transporte (CMT)</p> | <p>Competência:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dar apoio técnico institucional ao CONDERM; • Elaborar e encaminhar projeto de resolução do CONDERM sobre matéria de suas competências; • Avaliar os planos e projetos no âmbito das suas competências, sempre como instâncias prévias à decisão do CONDERM; • Definir os termos de referência de planos e projetos de interesse comum no âmbito metropolitano. |
| <p>Membros</p> | <ul style="list-style-type: none"> • seis representantes do setor público; • dois da instância federal; • dois da instância estadual; • dois da instância municipal; • seis de setores da sociedade civil; • dois do segmento empresarial; • dois do segmento acadêmico-profissional; e • dois do segmento da comunidade. |

Fonte: Elaborado pela autora com dados do governo do estado de Pernambuco, 2022.

Figura 2 - Estrutura de Governança da Grande Recife

Fonte: Elaborado pela autora com dados do IPEA (2018) e do Governo do Estado de Pernambuco, (2022).

Quadro 3 - Análise do Transporte Público Coletivo da Grande Recife

| | |
|--|--|
| <p>CONDERM - Conselho Deliberativo Quatorze prefeitos da RM do Recife Quatorze representantes de órgãos do estado</p> | <p>Órgão deliberativo e consultivo presidido pelo secretário de Planejamento e Gestão de Pernambuco. Ele é constituído pelos prefeitos dos quatorze municípios metropolitanos e por quatorze representantes do governo do estado, nomeados pelo governador como membros deliberativos.</p> |
| <p>Conselho Consultivo</p> | <p>Na qualidade de membros consultivos, há representantes do Poder Legislativo (municipal e estadual), sem direito a voto, sendo um parlamentar vindo de cada Câmara Municipal e três deputados estaduais atuando em nome da Assembleia Legislativa de Pernambuco.</p> |
| <p>Câmara Metropolitana de Transporte (CMT)</p> | <p>Competência:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dar apoio técnico institucional ao CONDERM; • Elaborar e encaminhar projeto de resolução do CONDERM sobre matéria de suas competências; • Avaliar os planos e projetos no âmbito das suas competências, sempre como instâncias prévias à decisão do CONDERM; |

| | |
|----------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Definir os termos de referência de planos e projetos de interesse comum no âmbito metropolitano. <p>Composição das CTS metropolitanas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • seis representantes do setor público; • dois da instância federal; • dois da instância estadual; • dois da instância municipal; • seis de setores da sociedade civil; • dois do segmento empresarial; • dois do segmento acadêmico-profissional; e • dois do segmento da comunidade. |
| Órgão Gestor | <p>Grande Recife Consórcio de Transporte</p> <p>Representação da sociedade civil no órgão:</p> <p>Conselho Superior de Transporte Metropolitano (CSTM)</p> <p>Membros da sociedade civil: usuários, idosos com gratuidade, pessoas com deficiência e estudantes</p> |
| Modelo de Transporte | Integrada |
| Modelo Territorial | Região Metropolitana |
| Terminais Integrados | 27 |

Fonte: Elaborado pela autora com dados do IPEA (2018) e do Governo do Estado de Pernambuco, (2022).

Figura 3 - Estrutura de gestão do transporte público metropolitano da Grande Recife



Fonte: Elaborado pela autora com dados do IPEA (2018) e do Governo do Estado de Pernambuco, (2022).

Foi diagnosticado que o Conselho Superior de Transporte Metropolitano presente na Grande Recife Consórcio de Transporte Metropolitano se encontra ativo. Durante o ano de 2022 por exemplo, o CSTM possui o registro no site institucional de 5 atas de reuniões ocorridas nesse período, além de 7 reuniões durante 2021.

O Conselho Superior de Transporte Metropolitano - CSTM, tem a seguinte composição conforme Resolução N° 020/2016/CSTM:

I - Secretário do Estado cuja pasta tenha relação com a área de transporte urbano;

II - Secretário do Estado cuja pasta tenha relação com a área de planejamento;

III - Secretário do Município do Recife cuja pasta tenha relação com a área de transportes;

IV - Secretário do Município de Olinda cuja pasta tenha relação com a área de transportes;

V - Secretário dos demais municípios da área metropolitana do Recife que vierem a integrar o CTM e cuja pasta tenha relação com a área de transportes;

VI - Diretor Presidente do Consórcio de Transporte Metropolitano - CTM;

VII - Diretor de Planejamento do Consórcio de Transporte Metropolitano - CTM;

VIII - Representante da Companhia de Trânsito e Transporte Urbano do Município do Recife - CTTU;

IX - Representante da Agência Reguladora de Pernambuco - ARPE;

X - Representante da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU/STUREC;

XI - Representante do Departamento Estadual de Trânsito de Pernambuco - DETRAN-PE;

XII - 01 (um) Deputado da Assembléia Legislativa do Estado;

XIII - 01 (um) Vereador da Câmara Municipal do Recife;

XIV - 01 (um) Vereador da Câmara Municipal de Olinda;

XV - 01 (um) Vereador das demais Câmaras Municipais da área Metropolitana do Recife que vierem a integrar o CTM;

XVI - Presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de Pernambuco - URBANA/PE, ou entidade que vier a substituí-lo;

XVII - Presidente do Sindicato dos Permissionários de Transporte Complementar de Pernambuco - SINPETRACOPE ou entidade que vier a substituí-lo;

XVIII - 04 (quatro) Representantes dos usuários dos transportes coletivos da Região Metropolitana do Recife - RMR;

XIX - 02 (dois) Representantes dos usuários contemplados com o benefício da gratuidade;

XX - 02 (dois) Representantes dos estudantes;

XXI - 01 (um) Representante do Sindicato dos Rodoviários - STTREPE;

Observa-se ainda que de acordo com a Resolução Nº 020/2016/CSTM, os membros representantes da sociedade civil são eleitos em conferência específica, com mandato de 2 anos, podendo ser reconduzidos por mais 1 mandato.

Além da análise dos modelos de Curitiba – PR e da Grande Recife – PE, no tópico 2 serão apresentados os procedimentos para coleta e análise dos dados referente ao modelo de governança e da gestão do transporte público coletivo da Região Metropolitana de Goiânia.

2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A pesquisa é considerada de abordagem qualitativa, descritiva e exploratória. O desenvolvimento da pesquisa foi realizado através da análise comparativa da estrutura de gestão executada pelo órgão proposta pela Lei Estadual 27 (GOIÁS, 1999), em relação à nova estrutura vigente a partir da Lei Estadual 169 (GOIÁS, 2021).

Dessa forma, referente a natureza desta pesquisa, ela pode ser considerada aplicada (SILVA, MENEZES, 2001). Em relação aos objetivos, essa pesquisa se classifica como sendo descritiva, devido ao desenvolvimento de estudo e análise sobre o objeto de investigação, a gestão metropolitana na Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia.

Conforme Creswell (2010), para a pesquisa qualitativa a observação, as entrevistas e a análise de documentos são consideradas como múltiplas fontes de dados e são frequentemente utilizadas para esse tipo de pesquisa. Dessa forma, para a realização dessa pesquisa será utilizada a análise documental, através da consulta de leis (estaduais e federais) relacionadas ao objeto de investigação, além da consulta pública através da Lei de Acesso à Informação (LAI), considerada como procedimento para a coleta de dados utilizados nesta pesquisa.

Quadro 4 - Análise Documental através da legislação relacionada ao objeto de pesquisa

| Documentos Analisados | Jurisdição | Ano | Alterações/ Resultados |
|------------------------------|-------------------|------------|--|
| Constituição Federal | Federal | 1988 | Autoriza os Estados a instituir Regiões Metropolitanas e Aglomerações Urbanas no Brasil mediante Lei Complementar. |
| Lei 27 de 1999 (Goiás). | Estadual | 1999 | Cria a Região Metropolitana de Goiânia, autoriza o Poder Executivo a instituir o Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Goiânia, a Secretaria Executiva e a constituir o Fundo de Desenvolvimento Metropolitano de Goiânia e dá outras providências correlatas |
| Lei 34 de 2001 (Goiás). | Estadual | 2001 | Modifica a Lei Complementar nº 27, de 30 de dezembro de 1999, alterada pela Lei Complementar nº 30, de 9 de junho de 2000, nas partes que especifica e dá outras providências. |
| Lei 169 de 2021 (Goiás) | Estadual | 2021 | Reformula e disciplina a Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia, também reestrutura a Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos e a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos. |

Fonte: Elaborado pela autora (2022).

Quadro 5 - Objetivos e Fonte de Coleta de Dados

| Objetivos da Pesquisa | Fonte de Coleta de Dados |
|---|--|
| Objetivo Geral: Analisar como se manifesta a gestão metropolitana e a participação social na Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia (CMTC) | Entrevista (Pergunta 1): Como ocorre as relações entre os dezenove municípios que integram a Rede Metropolitana de Transporte Coletivo com a diretoria executiva da CMTC? |
| Objetivo Específico: Identificar as alterações promovidas pela Lei 169 de 2021 (Goiás) na CMTC e sua relação com os aspectos de gestão metropolitana (interfederativa) | Entrevista (Pergunta 3): Quais são os aspectos positivos da estrutura atual da CMTC (após a alteração da Lei 169 de 2021)? |
| Objetivo Específico: Verificar a percepção dos diretores executivos da CMTC sobre as relações intergovernamentais do órgão metropolitano | Entrevista (Pergunta 2): Por ser uma instituição metropolitana representada pelo governo estadual além de dezenove municípios, quais são os principais desafios das relações intergovernamentais na CMTC? |
| Objetivo Específico: Descrever a participação social na gestão metropolitana da CMTC | Análise das Leis Estaduais: 139 de 2018 e 169 de 2021 |
| Objetivo Específico: Apresentar sugestões de melhorias na CMTC | Entrevista (Pergunta 4): O que poderia ser melhorado na estrutura da CMTC, bem como em relação a governança metropolitana referente ao serviço público de transporte coletivo na região metropolitana de Goiânia? |

2.1 ELEMENTOS DA PESQUISA

Os elementos da pesquisa são descritos no Quadro 2 através da Questão da Pesquisa, Objetivo e Objeto de Investigação.

Quadro 6 - Elementos de Pesquisa

| | |
|----------------------------|--|
| Questão da Pesquisa | <u>Como desenvolver uma gestão metropolitana efetiva através da participação social na Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTC)?</u> |
|----------------------------|--|

| | |
|------------------------|---|
| Objetivo | <u>Analisar como se manifesta a gestão metropolitana e a participação social na Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia (CMTC).</u> |
| Objeto de Investigação | <u>Gestão Metropolitana na CMTC.</u> |

Fonte: Elaborado pela autora, 2022.

2.2 PROCEDIMENTOS DE COLETA E ANÁLISE DE DADOS

Nesta etapa são abordados os procedimentos de coleta e análise de dados que fundamentaram os resultados obtidos através do processo da pesquisa desenvolvida.

Segundo Creswell (2010) a revisão da literatura torna-se importante para apresentar resultados de estudos relacionados ao tema que está sendo investigado. Portanto, para a elaboração desta pesquisa foi realizada a revisão bibliográfica acerca do tema de investigação.

Figura 4 - Fluxograma dos Procedimentos Metodológicos



Fonte: Elaborado pela autora (2022)

As atividades de campo de observação e entrevista são consideradas base de dados para a pesquisa qualitativa (Yin, 2016). Portanto, com relação aos procedimentos para a coleta de dados para esta pesquisa foi proposto a realização de entrevistas estruturadas com os 5 diretores executivos da CMTC (representantes): Presidência; Diretoria Administrativa e de Gestão; Diretoria de Fiscalização; Diretoria de Operações e Diretoria de Operações Intermunicipais.

Além destas, foi realizada também uma entrevista com o Presidente da Comissão de Fiscalização do Transporte Público Coletivo (CFTPC) da Câmara Municipal de Goiânia.

O objetivo das entrevistas realizadas com os representantes das diretorias que formam a estrutura da CMTC será de apresentar como se manifesta a gestão metropolitana na Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia.

A entrevista estruturada diz respeito à aplicação de um questionário formal roteirizado, onde o pesquisador assume a função de entrevistador e deve reproduzir um comportamento uniforme com todos os entrevistados (YIN, 2016).

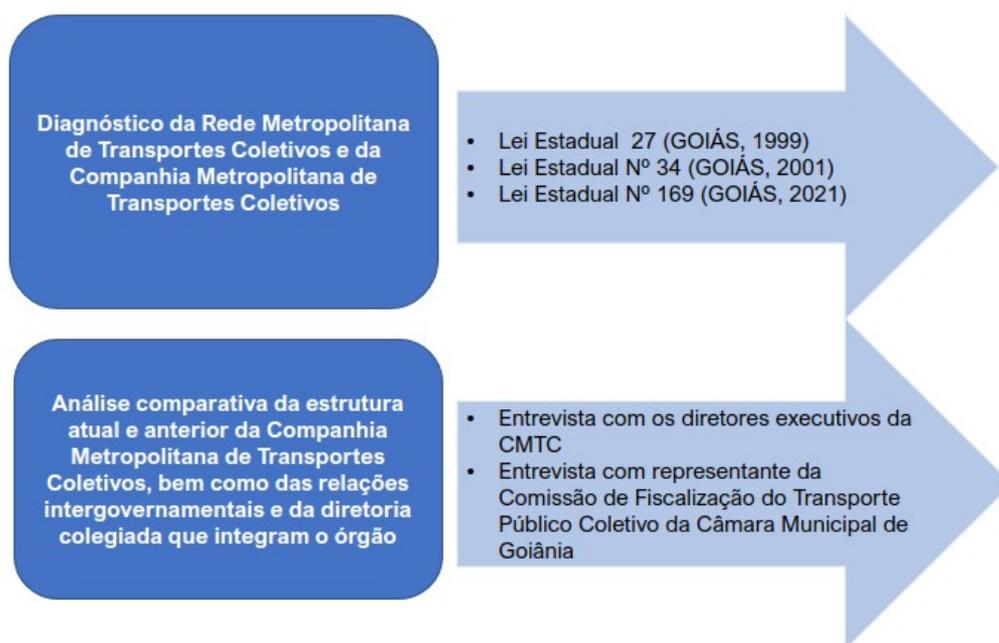
Após a realização das entrevistas a análise dos dados seguirá as etapas propostas por Yin (2016) referente aos estudos qualitativos, sendo elas: (1) compilar, (2) decompor, (3) interpretar e (4) concluir.

2.3 FONTE DE COLETA DE DADOS PARA A REALIZAÇÃO DAS ETAPAS DA PESQUISA

As etapas do diagnóstico sobre a Rede Metropolitana de Transportes Coletivos, bem como sobre a estrutura da Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia foram realizadas através da legislação vigente e da análise documental.

A realização das entrevistas foram fonte de dados nesta pesquisa para o estudo sobre as relações intergovernamentais do órgão estudado.

Figura 5 - Etapas e Fonte de Coleta de Dados



Fonte: Elaborado pela autora, 2022.

Nesta pesquisa foram avaliados também os modelos referente ao transporte público coletivo das Regiões Metropolitana de Curitiba - PR e da Grande Recife - PE.

A análise dos modelos de Curitiba - PR e da Grande Recife - PE foi realizada através da consulta pública aos sites institucionais e às legislações referentes a esses territórios.

Os resultados sobre a análise do modelo de governança da RMG e da gestão da função pública relacionada ao transporte público coletivo são apresentados no tópico 3 deste trabalho.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

3.1 DESCREVENDO O MODELO DE GOVERNANÇA DA REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA

A Região Metropolitana de Goiânia teve a sua estrutura de governança interfederativa efetivada após o advento do Estatuto da MetrÓpole (2015) através da Lei 139 (GOIÁS, 2018), onde ficou estabelecido as funções públicas de interesse em comum, bem como a estrutura básica do modelo de gestão.

De acordo com a referida lei, a estrutura de governança seria composta pelo Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Goiânia (CODEMETRO), Câmaras Técnicas, Conselhos Consultivos além do Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Goiânia.

Quadro 7- Estrutura do CODEMETRO

| |
|--|
| Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Goiânia – CODEMETRO |
| <u>Câmaras Técnicas</u> Câmara Técnica de Mobilidade e Transporte Público Coletivo Câmara Técnica de Saneamento Básico Câmara Técnica de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos Câmara Técnica de Desenvolvimento Urbano Integrado Câmara Técnica de Serviços Ambientais |
| <u>Conselhos Consultivos</u> Conselho Estadual de Saneamento - CESAM Conselho Estadual das Cidades - CONCIDADES Conselho Estadual de Meio Ambiente - CEMAM Conselho Estadual de Recursos Hídricos – CERH Conselho Estadual de Mobilidade. |
| Órgãos públicos e as entidades públicas estaduais, municipais ou metropolitanas às quais o CODEMETRO delegar atribuições que lhe são próprias |

Fonte: Elaborado pela autora com dados da Lei 139 (GOIÁS, 2018).

Conforme a Lei 139 de 2018 (GOIÁS), o CODEMETRO é formado por 29 membros sendo eles:

I – o Governador do Estado e os Prefeitos dos Municípios que integram a RMG;

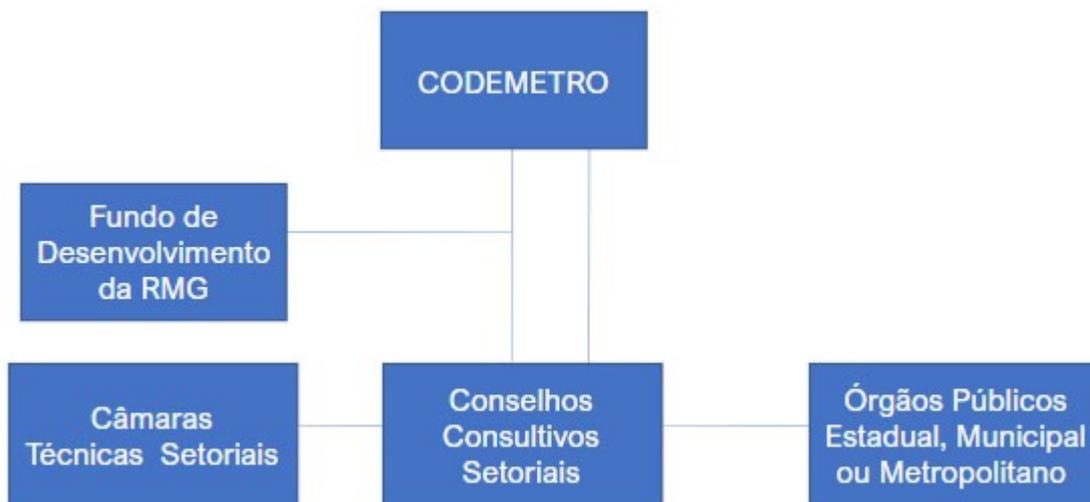
II – 4 (quatro) representantes dos Poderes Legislativos, sendo 1 (um) indicado pela Assembleia Legislativa, 1 (um) indicado pela Câmara Municipal de Goiânia, 1 (um) indicado pela Câmaras Municipal do Município com a segunda maior população do Estado e 1 (um) indicado pelas demais Câmaras Municipais;

III – 4 (quatro) representantes de segmentos da sociedade civil, sendo 1 (um) indicado pelas federações do setor produtivo, 1 (um) indicado pelas Entidades de Ensino Superior de Goiás, 1 (um) indicado pelos Conselhos Profissionais, e 1 (um) representante de organização ou movimento social indicado pelo Conselho Municipal de Política Urbana de Goiânia- COMPUR.

Ainda segundo a referida lei, a sociedade civil representa cerca de 5% do total de votos. Segundo a Lei 139 (GOIÁS, 2018), os quatro membros da sociedade civil indicados para a composição do CODEMETRO devem ser indicados pelas federações do setor produtivo, as entidades de ensino superior do estado de Goiás, os Conselhos Profissionais e o Conselho Municipal de Política Urbana de Goiânia, sendo 1 (um) representante de cada uma dessas categorias.

De acordo com o IPEA (2021), no caso da Região Metropolitana de Goiânia há uma dificuldade de reconhecimento da identidade de território metropolitano entre os entes que formam a RMG.

Figura 6 - Estrutura de Governança da Região Metropolitana de Goiânia



Fonte: Elaborado pelo IPEA (2021), de acordo com os dados do Estado de Goiás (2018).

Apesar da estrutura de governança metropolitana presente na Região Metropolitana de Goiânia através do CODEMETRO, o mesmo se encontra de forma inativa, onde foi diagnosticado pelos órgãos de transparência do governo de Goiás (2021), que até aquele ano o Conselho havia reunido somente uma vez em 2018 e estava em processo de reestruturação para estar em discussão em 2022.

De acordo com a Lei nº 154 (GOIÁS, 2020), o Fundo de Desenvolvimento da RMG foi revogado ficando sob a atribuição do Tesouro Estadual e da respectiva secretaria estadual responsável pelo seu custeio.

3.2 APRESENTAÇÃO DA REDE METROPOLITANA DE TRANSPORTES COLETIVOS DE GOIÂNIA

O transporte público coletivo da região metropolitana de Goiânia, por ser considerado um dos fatores que contribuíram para a criação da mesma (CUNHA, COSTA e BARREIRA, 2017), foi estruturado através das Leis Estaduais 27 (GOIÁS, 1999) e 34 (GOIÁS, 2001).

A formalização da Região Metropolitana de Goiânia ocorreu através da Lei Complementar Estadual nº 27 de 1999. Atualmente a Região Metropolitana de Goiânia é composta por 21 municípios de acordo com as Leis Estaduais 139 (GOIÁS, 2018) e 149 (GOIÁS, 2019), sendo eles: Goiânia, Abadia de Goiás,

Aparecida de Goiânia, Aragoiânia, Bela Vista de Goiás, Bonfinópolis, Brazabrantes, Caldazinha, Caturai, Goianópolis, Goianira, Guapó, Hidrolândia, Inhumas, Nerópolis, Nova Veneza, Santa Bárbara de Goiás, Santo Antônio de Goiás, Senador Canedo, Terezópolis de Goiás e Trindade.

Figura 7 - Rede Metropolitana de Transportes Coletivos (RMTC)

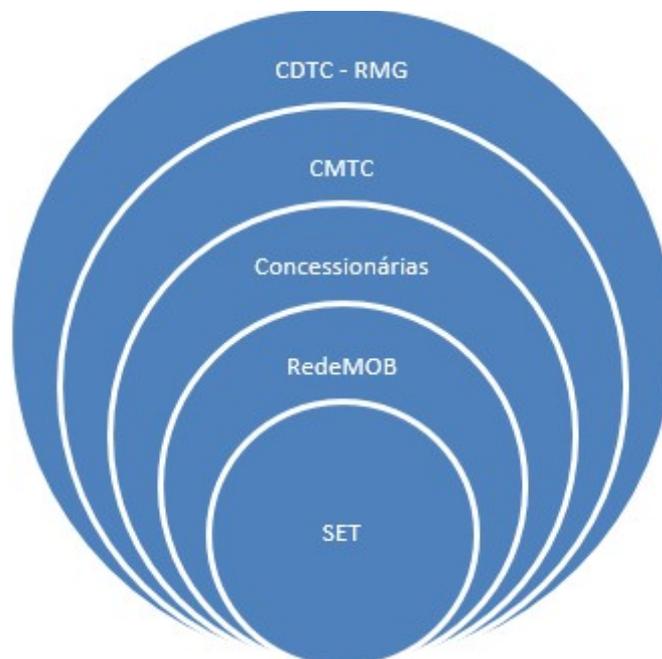


Fonte: CMTC (2022)

Com a criação da Região Metropolitana de Goiânia (RMG), ficou instituída a estrutura para a função pública do transporte público coletivo da região, através da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos (RMTC). Entretanto, não são todos os municípios que formam a RMG que integram a Rede Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia. Segundo a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia (CMTC, 2022), os municípios integrados da RMTC são 19, sendo eles: Abadia de Goiás, Aparecida de Goiânia, Aragoiânia, Bela Vista de Goiás, Bonfinópolis, Brazabrantes, Caldazinha, Goianópolis, Goiânia, Goianira, Guapó, Hidrolândia, Nova Fátima, Nerópolis, Nova Veneza, Santo Antônio de Goiás, Senador Canedo, Terezópolis e Trindade (CMTC, 2022).

Segundo a RedeMob (2021), a estrutura correspondente à função pública do transporte coletivo na Região Metropolitana de Goiânia é composta por:

Figura 8 - Estrutura da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos



Fonte: RedeMob Consórcio (2021)

Quadro 8 - Constituição da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos

| Estrutura da RMTC | Funções |
|--|---|
| Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos da Região Metropolitana de Goiânia (CDTC-RMG) | Órgão colegiado que constitui o Poder Concedente, composto por representantes do Estado de Goiás, da Capital do Estado e dos municípios que compõem a RMG, responsável pela formulação das políticas públicas do setor; |
| Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTC) | Empresa pública que ostenta o papel institucional de braço executivo da CDTC-RMG e que exerce a missão de entidade gestora pública da RMTC, cabendo-lhe, dentre outras atribuições, o gerenciamento, o controle e a fiscalização tanto da operação como da infraestrutura do serviço; |
| Concessionárias | Rápido Araguaia Ltda., HP Transportes Coletivos Ltda., Viação Reunidas Ltda., Cootego (Cooperativa de Transportes do Estado de Goiás), e a estatal Metrobus Transporte Coletivo |

| | |
|--|---|
| | S.A., responsáveis pela produção e execução dos serviços ofertados na RMTC; |
| RedeMob Consórcio | Unidade organizacional operacional integrada de todas concessionárias da RMTC para: (I) operação da Central de Controle Operacional (CCO); (II) prestação do Serviço de Informação Metropolitano (SIM); (iii) gestão dos Terminais e Estações da RMTC; e (iv) operação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica - Sitpass; |
| Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de Goiânia (SET) | Entidade sindical representativa institucional das concessionárias e agente responsável pela gestão da arrecadação tarifária da RMTC. |

Fonte: RMTC (2022).

Na Composição da Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos - CDTC, nota-se que não há uma previsão da participação do segmento da sociedade civil, após a sua reestruturação com a Lei 169 de 2021 (Goiás).

Quadro 9 - Composição da Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos (CDTC)

| | |
|---|--|
| Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos - CDTC | <p>Composição:</p> <p>I – 4 (quatro) conselheiros indicados pelo Governo do Estado de Goiás, entre os quais um será o Presidente da câmara;</p> <p>II – 4 (quatro) conselheiros indicados pelo Município de Goiânia, entre os quais um será o Vice– Presidente da câmara;</p> <p>III – 1 (um) conselheiro indicado pelo Município de Aparecida de Goiânia; e</p> <p>IV – 1 (um) conselheiro indicado pelo Município de Senador Canedo.</p> |
|---|--|

Fonte: Elaborado pela autora com os dados da Lei 169 (GOIÁS, 2021).

A Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTC) de Goiânia segundo a Lei Complementar nº 27, de 1999 e a nova Lei 169 (GOIÁS, 2021) que promulgou a sua reestruturação, define que a CMTC que operacionaliza a gestão e fiscalização das deliberações emanadas pela Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos (CDTC).

A Companhia Metropolitana de Transporte Coletivo – CMTC é uma empresa pública metropolitana, com personalidade jurídica de direito privado, constituída como sociedade por ações, integrante da administração pública municipal de Goiânia e vinculada à Secretaria Municipal de Mobilidade. (Lei Complementar 169 de 2021 (Goiás), art. 11)

A Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos (CDTC) é a instância máxima, sendo responsável pelas deliberações de leis e resoluções para a Rede Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTC, 2022).

Através de processo licitatório em 2007, a Rede Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTC) possui cinco empresas concessionárias que realizam a operacionalização do serviço de transporte público coletivo na Região Metropolitana de Goiânia, sendo elas: Rápido Araguaia Ltda, HP Transportes Coletivos Ltda, Viação Reunidas Ltda, COOTEGO - Cooperativa de Transportes do Estado de Goiás e Metrobus Transporte Coletivo S.A.

Ainda conforme a CMTC (2022), a frota é de 1.321 ônibus, além dos 21 terminais, 19 estações de conexão e 12 pontos de conexão.

3.3 ANÁLISE COMPARATIVA DA ESTRUTURA ANTERIOR E ATUAL DA COMPANHIA METROPOLITANA DE TRANSPORTES COLETIVOS

No quadro abaixo serão apresentadas as principais modificações ocorridas na estrutura da CMTC, principalmente após a vigência da Lei Estadual 169 (GOIÁS, 2021) que reestruturou o órgão.

Quadro 10 - Principais alterações na CMTc

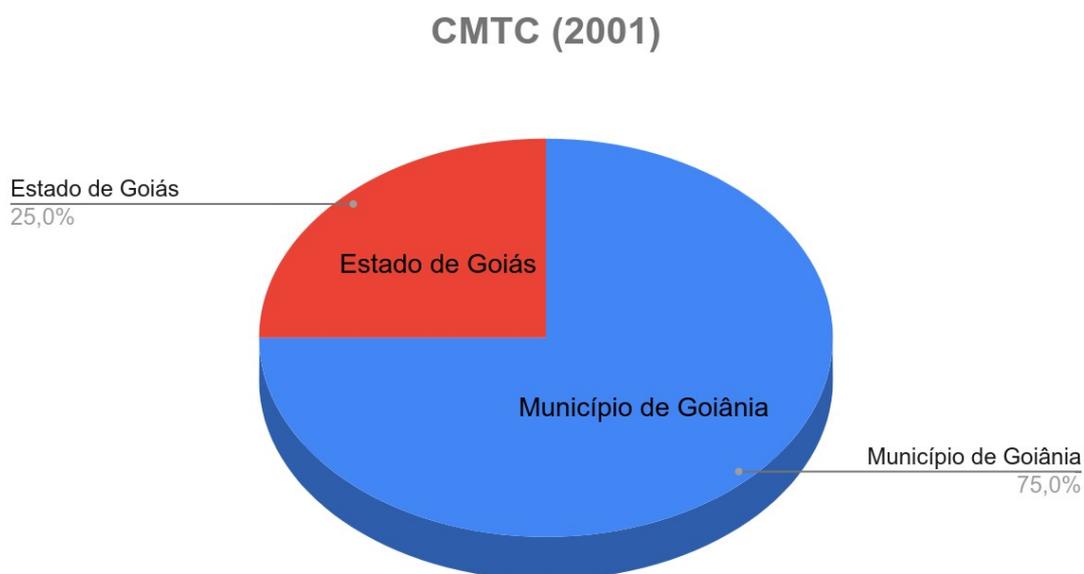
| CMTc | Lei 27 de 1999 (Goiás) | Lei 34 de 2001 (Goiás) | Lei 169 de 2021 (Goiás) |
|---------------------|---|------------------------|--|
| Estrutura | Cria a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos, como entidade gestora da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos. | _____ | Reestrutura a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos. |
| Função | Executar a organização, o planejamento, o gerenciamento, o controle e a fiscalização operacional de todas e quaisquer modalidades ou categorias de serviços públicos de transportes coletivos de passageiros, prestados ou que possam ser prestados no contexto sistêmico único da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos. | _____ | Alterada pelo Art. 15 (Incisos I à IX). |
| CDTC | Subordinada a Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos. | _____ | _____ |
| Diretoria Executiva | Presidência Diretoria Administrativa e Financeira Diretoria de Fiscalização Diretoria Técnica | _____ | Presidência Diretoria de Operações Diretoria de Operações Intermunicipais Diretoria Administrativa e de Gestão Diretoria de Fiscalização |

| CMTC | Lei 27 de 1999 (Goiás) | Lei 34 de 2001 (Goiás) | Lei 169 de 2021 (Goiás) |
|-----------------------------------|--|--|--|
| Indicações da Diretoria Executiva | Presidência e Diretoria Técnica - Município de Goiânia Diretoria de Fiscalização - Estado de Goiás Diretoria Administrativa e Financeira - Demais municípios participantes do capital social | _____ | Diretor-Presidente, a ser nomeado, em regime de rodízio de 2 (dois) anos, pelo Município de Goiânia e pelo Estado de Goiás; Diretor de Operações, a ser nomeado pelo Município de Goiânia; Diretor de Operações Intermunicipais, a ser nomeado pelo Estado de Goiás; Diretor Administrativo e de Gestão, a ser nomeado pelo Município de Aparecida de Goiânia; Diretor de Fiscalização, a ser nomeado pelo Município de Senador Canedo |
| Quadro acionário | 75% do quadro acionário representado por Goiânia e demais municípios e limite de 25% do seu capital social representado pelo Estado de Goiás. | _____ | 41,2% representado pelo Estado de Goiás; 41,2% representado pelo município de Goiânia; 9,4% representado pelo município de Aparecida de Goiânia; 8,2% representado pelo município de Senador Canedo. |
| Política tarifária | Estabelecer a política tarifária, fixar tarifas e promover revisões e reajustes tarifários. | Estabelecida pela CDTC mediante estudos e projetos técnicos elaborados pela entidade gestora (CMTC). | Passa a ter a possibilidade de flexibilidade e estabelecer diferentes produtos tarifários que sejam atrativos à demanda de passageiros e que considerem as condições socioeconômicas da população atendida, também as linhas e os serviços operados. |

Fonte: Elaborado pela autora (2022).

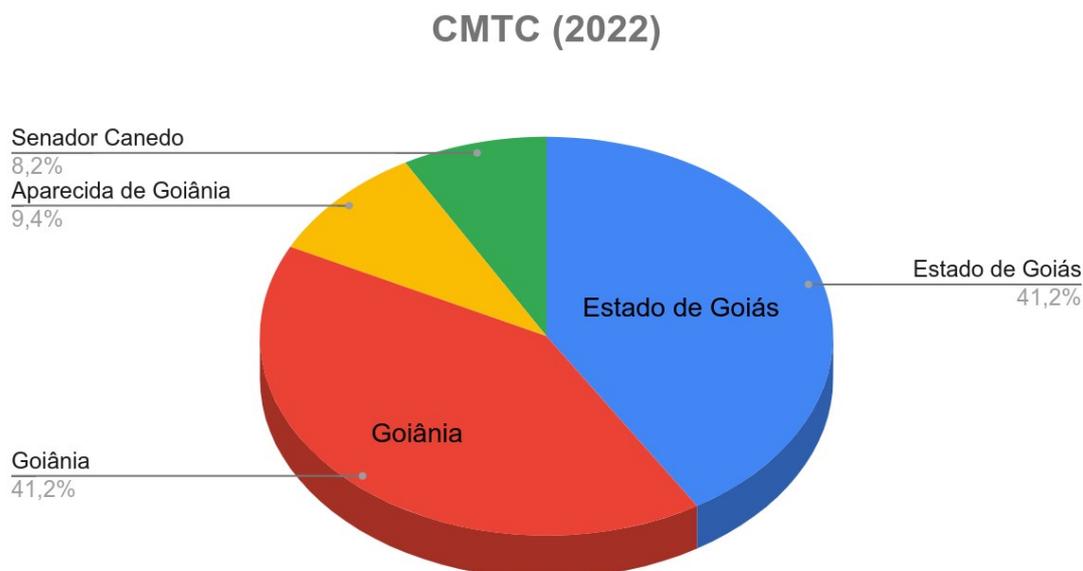
Conforme a Lei 169 (GOIÁS, 2021), que reestruturou o transporte público coletivo na RMG, houve uma alteração na estrutura da Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia. Nas figuras 9 e 10 são apresentados os formatos da estrutura anterior e atual:

Figura 9 - Quadro Acionário da CMTC, conforme Lei 34 de 2001 (Goiás)



Fonte: Elaborado pela autora de acordo com a Carta de Serviços da CMTC, 2017 e a Lei 34 de (GOIÁS, 2001).

A Lei Complementar 169 (GOIÁS, 2021) que estabeleceu a nova estrutura para a CMTC, também definiu as participações de governança da Rede, conforme os entes que a compõe:

Figura 10 - Quadro Acionário da CMTC, conforme Lei 169 de 2021 (Goiás)

Fonte: Elaborado pela autora de acordo com a Lei 169 (GOIÁS, 2021).

A Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos de acordo com a Lei 27 de 1999 apresentava a seguinte estrutura:

Figura 11 - Estrutura da Diretoria Executiva, conforme a Lei 34 de 2001 (Goiás)

Fonte: Elaborado pela autora com dados da Lei 34 de 2001, Goiás.

Presidência - Indicado pelo município de Goiânia

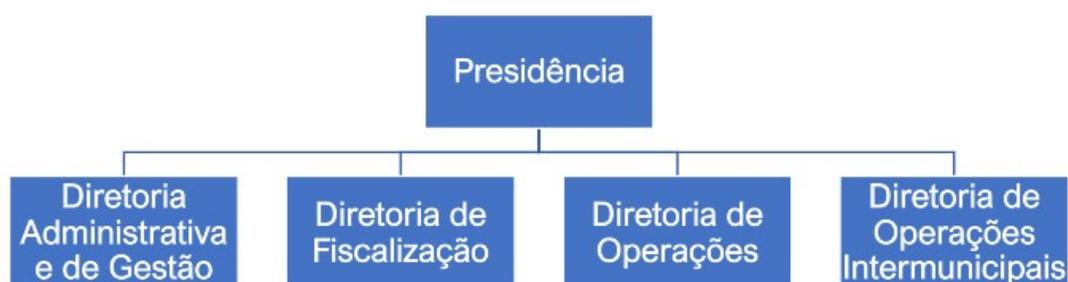
Diretoria Técnica - Indicado pelo município de Goiânia

Diretoria de Fiscalização - Indicado pelo Estado de Goiás

Diretoria Administrativa Financeira - Indicado pelos demais municípios participantes do capital social

Com a vigência da Lei Complementar 169 de 2021 que realizou a reestruturação da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos, a nova estrutura da Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos passou a ter a seguinte estrutura:

Figura 12 - Estrutura da Diretoria Executiva



Fonte: Elaborado pela autora com dados da Lei 169 de 2021, Goiás.

Diretor– Presidente, a ser nomeado, em regime de rodízio de 2 (dois) anos, pelo Município de Goiânia e pelo Estado de Goiás;

Diretor de Operações, a ser nomeado pelo Município de Goiânia;

Diretor de Operações Intermunicipais, a ser nomeado pelo Estado de Goiás;

Diretor Administrativo e de Gestão, a ser nomeado pelo Município de Aparecida de Goiânia;

Diretor de Fiscalização, a ser nomeado pelo Município de Senador Canedo.

Segundo a CMTc (2022), a nova estrutura passou a vigorar somente em junho de 2022 na Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia. Portanto, desde a sua fundação estava em vigor a estrutura de governança correspondente a Lei 34 de 2001 (Goiás).

Destaca-se que de acordo com a Companhia pela nova estrutura de governança metropolitana do órgão, a Diretoria de Operações (antiga Diretoria

Técnica), antes abrangia a prestação de serviços de todos os municípios da RMTC passando a ser responsável somente pelos principais municípios que compõem atualmente o quadro acionário, sendo eles: Goiânia, Aparecida de Goiânia e Senador Canedo.

Dessa forma, os demais municípios que formam a Rede Metropolitana de Transportes Coletivos passaram a ser atendidos exclusivamente pela Diretoria de Operações Intermunicipais. Nota-se que pela nova estrutura do órgão os municípios menores foram contemplados com essa diretoria específica, sendo os três maiores atendidos pela Diretoria de Operações.

Abaixo são apresentadas uma das principais alterações na estrutura do órgão, ocorrida através da modificação na antiga Diretoria Técnica, que através da nova reestruturação pela Lei 169 de 2021 foi transformada em duas novas diretorias com novas nomenclaturas.

Quadro 11 - Municípios abrangidos pela Diretoria Técnica da CMTC

| Diretoria Técnica CMTC |
|---|
| <p>Abadia de Goiás Aparecida de Goiânia Aragoiânia Bela Vista de Goiás Bonfinópolis Brazabrantes Caldazinha Goianápolis Goiânia Goianira Guapó Hidrolândia Nova Fátima Nerópolis Nova Veneza Santo Antônio de Goiás Senador Canedo Terezópolis Trindade</p> |

Fonte: Elaborado pela autora de acordo com as Leis 27 de 1999 e 169 de 2021 (Goiás).

Quadro 12 - Municípios abrangidos pelas novas Diretorias de Operações e Operações Intermunicipais

| Diretoria de Operações (Lei 169 de 2021, Goiás) | Diretoria de Operações Intermunicipais (Lei 169 de 2021, Goiás) |
|---|---|
| Aparecida de Goiânia Goiânia Senador Canedo | Abadia de Goiás Aragoiânia Bela Vista de Goiás Bonfinópolis Brazabrantes Caldazinha Goianápolis Goianira Guapó Hidrolândia Nova Fátima Nerópolis Nova Veneza Santo Antônio de Goiás Terezópolis Trindade |

Fonte: Elaborado pela autora de acordo com a Lei 169 de 2021, Goiás.

Em relação aos serviços prestados aos cidadãos/usuários do serviço de transporte público coletivo e os canais de atendimento, segue o quadro resumo abaixo:

Quadro 13 - Resumo dos serviços prestados aos cidadãos/usuários do serviço de transporte público coletivo e os canais de atendimento da CMTC

| Canais de Atendimento da CMTC | Tipos de serviço | Serviços sem cobrança de taxas | Serviços com cobrança de taxas |
|--|----------------------------------|---|--|
| <p>Protocolo da Companhia) Ouvidoria do órgão Telefone: (62)3524-1851 (62)0800 646 -1851 Whatsapp: (62) 99943-1620. e-mail: cmtc.ouvidoria@gmail.com</p> | <p>Sugestões Reclamações</p> | <p>Pedido e/ou agendamento de reunião; Qualquer tipo de reclamação; Solicitação de instalação de abrigo em pontos de embarque e desembarque existentes; Solicitação de criação de PED em rodovias e/ou áreas adensadas; Solicitação de informações e/ou arquivos de planilhas, projetos e/ou documentos desde que sejam enviados através de e-mail ou que o solicitante traga seu pen-drive ou CD para que os arquivos eletrônicos sejam gravados. Propostas feitas pelas empresas no COTEPLAN de criação, extensão ou supressão de linhas, alterações de PED e/ou alterações de planilhas. Solicitação ou pedido feito por órgãos da Administração Direta da Prefeitura de Goiânia, vereadores ou deputados através de ofício.</p> | <p>Solicitação de alteração de local de ponto de embarque e desembarque; Solicitação de alteração de itinerário de linha; Solicitação de extensão de itinerário de linha; Solicitação de criação de nova linha ou novo atendimento; Solicitação de viabilidade de atendimento para novos loteamento/parcelamentos; Solicitação de criação de rede interna (municípios da RMG); Solicitação de atendimento de linha específica com tempo determinado de duração, dentro de um município da RMTC (Item 5 – anexo I da Resolução 100/2018). Solicitação de atendimento de linha específica, com tempo determinado de duração, ligando mais de um município da RMTC (Item 6 - anexo I da Resolução 100/2018). Fornecimento de cópias em papel (qualquer assunto); Fornecimento de arquivos eletrônicos com o fornecimento do cd por parte da CMTC;</p> |

Fonte: Elaborado pela autora com dados da Carta de Serviços da CMTC (2022).

3.4 ANÁLISE DAS ENTREVISTAS

Conforme Yin (2016), as etapas para a análise dos dados dessa pesquisa seguirão as etapas bidirecionais de **(1) compilar, (2) decompor, (3) interpretar e (4) concluir**. **As entrevistas compiladas se encontram no Apêndices desta Dissertação.**

3.4.1 Decomposição dos Dados

Após a etapa de Compilação, são apresentados os dados a partir da etapa de decomposição, conforme os quadros - resumo abaixo:

Quadro 14 - Resumo das Entrevistas com a Diretoria Colegiada da CMTC

| Objetivos da Pesquisa | Fonte de Coleta de Dados | Dados coletados (Decomposição) |
|---|---|---|
| <p>Objetivo Geral: Analisar como se manifesta a gestão metropolitana e a participação social na Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia (CMTC)</p> | <p>Entrevista (Pergunta 1): Como ocorre as relações entre os dezenove municípios que integram a Rede Metropolitana de Transporte Coletivo com a diretoria executiva da CMTC?</p> | <p><u>P. positiva, muito bem estruturada, volta do estado para o transporte público, 19 municípios, então são 19 municípios com prefeitos, são 19 câmaras municipais com seus vereadores, todos os usuários, O receber vereadores e comunidade das cidades aqui dentro da CMTC a gente tem feito muito isso, então considero muito positivo né e esse envolvimento a cada dia nos fortalece mais</u></p> <p><u>DAG. trabalha mais internamente dando suporte à presidência e às demais diretorias, mas sempre à disposição dos municípios que fazem parte da RMTC.</u></p> <p><u>DF. os gestores, os prefeitos, os vereadores dos municípios né. Porque são os representantes legais da população, na verdade então essas pessoas hoje elas nem agendam, elas já vem e elas têm a facilidade de trazer esses questionamentos, e a gente atende da melhor maneira possível.</u></p> <p><u>DOI. a Diretoria de Operações Intermunicipais, que é justamente onde</u></p> |

existe a participação de fato do estado dentro da CMTC, representando os 16 municípios, essa relação ela ocorre primeiro com nós tendo a certeza de que é a nossa obrigação, que nós não estamos fazendo favor nenhum para os municípios, é nossa obrigação ter esse bom relacionamento com os municípios, e isso está sendo feito de uma forma direta, nós estamos intensificando agora esse contato com os prefeitos e com os secretários que representam aqueles usuários daquele município.

gostaria era de conversar com os milhares de usuário para ouvi-los, mas como isso é impossível, então nós temos que conversar com os representantes dos municípios que a gente acredita que está trazendo as demandas daqueles usuários, reclamações, outros agradecendo, outros parabenizando, mas então o contato está sendo assim direto com os municípios e nós vamos intensificando a cada dia mais.

DO. Ela é normal, onde até dezembro a Diretoria Técnica, nós recebemos todos os prefeitos, todos os vereadores, os representantes, com suas demandas e também tratamos todo o serviço de transporte público dos 19 municípios em Goiânia de uma maneira normal. Não tem o

| | | |
|--|--|---|
| | | <p><u>porque Goiânia é maior, porque nosso menor município acho que deve ser Brazabrantes, então assim as demandas são as mesmas, só a quantidade que aumenta. Então a gente não faz uma gestão partidária, até porque são 19 prefeitos, todos os vereadores, diversos partidos. Então é uma gestão que a gente avalia o serviço de modo geral, a Rede ela é única, a tarifa é única, e as demandas são atendidas da mesma forma, obedecendo a mesma regra.</u></p> <p><u>A gente tem uma reunião técnica que acontece toda semana, as demandas chegam aqui, ela é avaliada nessa reunião técnica, os trabalhos que são solicitados para as linhas de Goiânia são os mesmos, são as mesma metodologias, mesmo procedimento, o que difere na verdade é o tamanho do município, mas a forma de fazer, de atuar, a forma de entregar o serviço é a mesma. Até porque a nossa Rede ela é única, tarifa única, as linhas é 100% integral. Hoje as linhas são 100% integradas</u></p> |
| <p>Objetivo Específico: Identificar as alterações promovidas pela Lei 169 de 2021 (Goiás) na CMTC e sua relação com os aspectos de gestão metropolitana (interfederativa)</p> | <p>Entrevista (Pergunta 3): Quais são os aspectos positivos da estrutura atual da CMTC (após a alteração da Lei 169 de 2021)?</p> | <p><u>P. os aspectos foram super positivos; agora de fato e de direito nós somos metropolitanos; alternância de comando dentro da CMTC; nova Diretoria Colegiada; Eu tenho um representante do estado, tenho um representante de Goiânia, até de</u></p> |

Senador Canedo e Aparecida eu tenho os representantes já nomeados pelos prefeitos; um novo papel da CDTC, um papel também mais técnico da CDTC; Então mais uma vez o que posso mostrar de aspectos positivos é que nós tornamos uma C.TMC mais técnica, uma C.MTC mais preparada para os desafios técnicos que ela tem que enfrentar; uma Companhia técnica, com pessoas técnicas;

DAG. nova participação agora dos municípios de Aparecida de Goiânia e Senador Canedo; o Bilhete Único, o Passe Livre do Trabalhador, a meia-tarifa. Hoje o usuário pode pagar com um cartão de crédito ou um cartão de débito também;

DF. o Bilhete Único certo, a Meia- Tarifa, o Passe Livre do Trabalhador; Essa integração hoje;

DOI. a principal alteração e o principal aspecto positivo foi a participação do governo e a participação mais efetiva da prefeitura de Aparecida, de Senador Canedo e de Goiânia;

DO. Especificamente da governança, o que a muda é que como o estado é a fonte financiadora do custeio dos municípios, criou-se uma diretoria. Então dividiu a

| | | |
|--|---|---|
| | | <p><u>Diretoria Técnica em duas diretorias: Diretoria de Operações e Diretoria de Operações Intermunicipais; até agora no mês de outubro que está transcorrendo dentro da normalidade; a nossa equipe é única, a diferença da gestão é que os dois diretores recebe os entes dos seus respectivos municípios e passa a demanda para nossa equipe. A reunião técnica é única, dos dois diretores, então assim eu vejo com bons olhos, acho que é positiva, porque você divide os municípios e os tipos de problemas.</u></p> |
| <p>Objetivo Específico: Verificar a percepção dos diretores executivos da CMTC sobre as relações intergovernamentais do órgão metropolitano</p> | <p>Entrevista (Pergunta 2): Por ser uma instituição metropolitana representada pelo governo estadual além de dezenove municípios, quais são os principais desafios das relações intergovernamentais na CMTC?</p> | <p><u>P. Os desafios são grandes né e são complexos; Sistema Metropolitano que envolve 19 municípios, porque cada município tem a sua característica, tem a sua condição, tem os seus vereadores, tem a sua necessidade da população; Agora nós estamos em uma nova fase até colocando atendendo necessidades específicas de cada cidade; Então essa relação os principais desafios são esses: é continuar sendo Metropolitano, você tendo essa visão total da Região Metropolitana (com 19 municípios) mas fazendo ações locais, fazendo ações que às vezes atendem um determinado local, um determinado município, às vezes uma característica do Município; é uma visão sistêmica é uma visão Metropolitana atuando de forma</u></p> |

| | | |
|--|--|---|
| | | <p><u>Metropolitana mas atendendo as especificidades de cada cidade, e isso está indo muito bem.</u></p> <p><u>DAG. trazer melhorias no transporte para atender o usuário, tentando proporcionar um transporte ágil, rápido e de qualidade, porque o nosso principal cliente é o usuário</u></p> <p><u>DF. Na realidade os desafios sempre vamos ter, você pode ter certeza disso, mas hoje através do trabalho que a gente vem desenvolvendo, buscando melhorias para o transporte público da região, os municípios com seus representantes têm contribuído muito, tem entendido a necessidade dessa parceria</u></p> <p><u>DOI. é a melhoria do transporte, e a gente conseguir chegar naquele que é o sonho de todo o usuário, então por exemplo a gente sabe que cada região, cada município tem uma característica diferente; é conhecer os problemas existentes hoje para que a gente possa atender de uma melhor forma e resolver da melhor forma e melhor maneira para o usuário</u></p> <p><u>DO. Eu acho que o desafio é o financiamento do transporte; então o grande desafio nosso seria esse: é a diferença dos tamanhos dos Municípios, a capacidade da</u></p> |
|--|--|---|

| | | |
|--|---|---|
| | | <p><u>fonte de um subsídio e que o Estado de Goiás, o governador ele assumiu esse compromisso dos municípios, o outro grande desafio que a gente tem é infraestrutura do transporte; investimento na infraestrutura; Corredores para fazer com que a nossa velocidade média fique numa velocidade que permita reduzir o tempo da viagem né, que você tenha uma regularidade na operação e uma confiabilidade; os terminais precisam passar por reforma e adequações; E hoje o quarto desafio nosso são os abrigos, os abrigos que são o imobiliário público urbano e que está sob a gestão dos municípios</u></p> |
| <p>Objetivo Específico: Apresentar proposta para a gestão metropolitana na CMTC</p> | <p>Entrevista (Pergunta 4): O que poderia ser melhorado na estrutura da CMTC, bem como em relação a governança metropolitana referente ao serviço público de transporte coletivo na região metropolitana de Goiânia?</p> | <p>P. <u>montar um planejamento estratégico da CMTC; Um planejamento estratégico da CMTC também nos próximos 10 anos. Então fazendo todas essas ações, criando um novo Regimento Interno né criando um novo arcabouço em termos de documentação, de regras de tudo para que a CMTC crie realmente uma base sólida, consolidada de compliance, de controles, regulamentos e de regras;</u></p> |

DAG. as relações com o governo do estado, com as prefeituras, por exemplo com a administração da CMTC, assim **mais autonomia e participação nas tomadas de decisões para a melhoria do transporte**; a intenção da CMTC junto aos demais municípios, junto ao governo do estado é cada dia mais proporcionar o transporte de qualidade para o usuário

DF. essa melhoria ela está acontecendo gradativamente; a gente tem uma parceria com o Ministério Público, que atua junto com a gente. A comunicação hoje ela tem contribuído e muito para o desenvolvimento do transporte público

DOL. primeiro é o entendimento que os municípios têm que ter do quê que é o transporte, o que significa. Inclusive nós estamos marcando uma reunião nesses próximos dias com todos os prefeitos ou representantes para conhecer a RedeMob, conhecer o que é a RedeMob. A gente fala tanto né RedeMob (transporte), mas o quê que é isso? Eles podem não ter noção de **como é o funcionamento**, podem achar que é algo simples. Então quer dizer primeiro: **São as lideranças municipais, os representantes, que não tem como a gente fazer isso com todos, é trazer para conhecer como é que funciona o**

| | | |
|--|--|---|
| | | <p><u>transporte</u>, isso é um papel nosso, de fazer com que isso chegue à eles certo. E um relacionamento com esses representantes, no meu caso, no caso do presidente, tem que ter um relacionamento até para que possa chegar à nós as dificuldades que o usuário está tendo;</p> <p><u>DO. aumentar o seu orçamento.</u> Então estruturou a parte de governança mas nós precisamos agora <u>estruturar o seu quadro.</u> A CMTC agora já está fazendo o seu novo Regimento, então assim acho que é complementar, eu acho que é implementar o orçamento financeiro da CMTC para que ela possa executar todas as atividades que é deliberada para ela executar. Eu acho que o que precisa agora para fortalecer agora essa gestão é <u>estruturar ela financeiramente</u> para que ela possa <u>expandir o seu quadro de profissionais</u> né, tanto na parte de fiscalização, na parte de de avaliação de serviços, em pontos específicos; <u>Então assim, eu acho que é estruturar financeiramente o órgão gestor, a parte da gestão já está desenhada, nós precisamos agora fortalecer o órgão</u></p> |
|--|--|---|

Fonte: Elaborado pela autora com os dados das entrevistas, 2022.

Quadro 15 - Resumo das Entrevistas com o Presidente da Comissão de Fiscalização do Transporte Público Coletivo (CFTPC) da Câmara Municipal de Goiânia

| | |
|---|---|
| <p>Objetivo Geral: Analisar como se manifesta a gestão metropolitana e a participação social na Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia (CMTC)</p> | |
| <p>Fonte de Coleta de Dados</p> | <p>Dados coletados (Decomposição)</p> |
| <p>Entrevista (Pergunta 1): Como ocorre a relação entre a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos e a Câmara Municipal de Goiânia?</p> | <p>...a relação não é ruim.. é uma relação boa porque ela é composta por representantes dos municípios, é uma relação tranquila. É claro que quando nós enfrentamos alguns desafios como o <u>aumento da tarifa do transporte</u>, é um desafio sempre, é um enfrentamento, mas a gente sempre procura ter uma boa relação, sempre têm conversado conosco, nós com a Companhia e as demandas têm sido feitas de forma partilhada. É uma relação tranquila.</p> |
| <p>Entrevista (Pergunta 2): Existem desafios ou dificuldades na relação entre a CMTC e a Câmara Municipal de Goiânia?</p> | <p>Existe um desafio, porque <u>a população de Goiânia é a maior... ela é a maior responsável pela receita e também pela demanda do serviço</u>. As exigências são <u>maiores dentro desse aglomerado urbano</u>, mas a gente de uma certa forma tem tentado amenizar esses desafios, essa situação, construindo uma política que vem tentando de uma certa forma resolver os problemas de uma grande metrópole... os desafios vão acontecendo, o debate constante entre câmaras, prefeituras, principalmente entre Goiânia, Aparecida e Senador Canedo, e a CMTC, os empresários do transporte, porque isso é uma realidade, a gente vem tendo políticas que vem tentando minimizar e melhorar as condições do transporte dentro do aglomerado urbano.</p> |
| <p>Entrevista (Pergunta 3): De que forma a Câmara Municipal de Goiânia direciona as demandas dos usuários do transporte público coletivo para a CMTC?</p> | <p>Essa realidade, é uma realidade tranquila, que quando chega na gente através de <u>ofícios, de reuniões, encontros e a gente também tem um grande parceiro hoje que às vezes até é mais acionado que a gente, que é o Ministério Público</u>. Geralmente quando é algo que extrapola as necessidades, a realidade, a conjuntura, os trabalhos, as ações, <u>o próprio Ministério Público também intervém e aí nós somos parceiros nessa ação</u>. Quando há algo que não há</p> |

| | |
|---|---|
| | entendimento coletivo, precisa de reuniões, assembleias, encontros e a Comissão do Transporte também quando é preciso é acionada para isso. |
| <p>Entrevista (Pergunta 4): O que poderia ser melhorado na gestão do serviço de transporte público coletivo na percepção da Comissão de Fiscalização do Transporte Público Coletivo?</p> | <p>(...) Acho que o poder público poderia trabalhar uma forma de <u>subsidiar um pouco mais o transporte público coletivo</u>, aquilo que a Europa faz e outros lugares fazem. (...) criar mecanismos para melhorar a frequência do transporte para quem utiliza. (...) Então é preciso haver <u>mais investimento do setor público</u> nessa área.</p> |

Fonte: Elaborado pela autora com os dados da entrevista, 2022.

3.4.2 Interpretação dos Dados

Sobre a governança metropolitana ou interfederativa conforme estabelece o Estatuto da Metrópole (BRASIL, 2015), observa-se através da análise das entrevistas que a gestão metropolitana do órgão ocorre de forma positiva segundo a maioria dos entrevistados.

É possível verificar que as relações intergovernamentais com os entes metropolitanos é realizada através do atendimento da diretoria colegiada do órgão com representantes dos poderes legislativo (vereadores, deputados) e executivo (prefeitos), além dos usuários e outros atores sociais como o Ministério Público.

Constata-se também que após a alteração da Lei 169 (GOIÁS, 2021), houve uma importante mudança na estrutura interna do órgão que criou uma diretoria específica e técnica, denominada de “Diretoria de Operações Intermunicipais”, para atender aos dezesseis municípios menores que são representados pelo governo do Estado de Goiás.

Torna-se importante ressaltar que os entrevistados mencionaram frequentemente a criação de benefícios que foi possível através da implementação da nova Lei 169 (GOIÁS, 2021), conforme análise da política tarifária presente no quadro 10 desta pesquisa em relação às leis anteriores.

Sobre a cooperação interfederativa e aplicação das melhores práticas de governança metropolitana, conforme menciona Frey (2012), observa-se que a Região Metropolitana de Goiânia cumpre a maioria dos requisitos mencionados no Estatuto da Metrópole (BRASIL, 2015), contudo, conforme analisado essa estrutura de governança encontra-se inativa o que prejudica a as funções públicas de interesse em comum.

Outrossim, se comparando a estrutura da função pública do transporte público coletivo da RMG em relação ao da Grande Recife (PE), nota-se a necessidade da inclusão da sociedade civil nas etapas de planejamento e tomada de decisão, pois, conforme investigação das leis estaduais relacionadas ao tema (27, (GOIÁS, 1999); 34, (GOIÁS, 2001); 169 (GOIÁS, 2021) não há a previsão do estabelecimento da participação da sociedade civil nas instâncias metropolitanas como a CDTC e CMTC.

Após as etapas de compilação e decomposição dos dados conforme proposto por YIN (2016), o quadro abaixo apresenta as melhorias propostas sugeridas de acordo com os objetivos específicos desta Dissertação. Além disso, através da análise comparativa do modelo de gestão do transporte público coletivo da RMG com outras regiões como a de Curitiba e da Grande Recife, é possível compreender que a Região Metropolitana de Goiânia assim como a Grande Recife representam um modelo de transporte integrado e metropolitano.

Através dos dados coletados pelas entrevistas apreende-se que a gestão metropolitana na CMTG é operacionalizada por representantes dos três maiores municípios que compõem a Região Metropolitana de Goiânia, além do Estado de Goiás representar os municípios menores que não fazem parte do quadro acionário.

Conclui-se também através da análise das entrevistas que existem outros atores sociais que atuam em parceria na gestão metropolitana, conforme foi citado o Ministério Público e secretários públicos municipais.

Constata-se também uma ênfase na necessidade de aumento do orçamento e da questão do subsídio do transporte público coletivo pelos entrevistados. No quadro 16 são apresentadas as melhorias propostas pelos entrevistados.

Quadro 16 - Melhorias (propostas) apresentadas pela Diretoria Colegiada da CMTC e pela Comissão de Fiscalização do Transporte Público Coletivo (CFTPC) da Câmara Municipal de Goiânia

| Melhorias (Propostas) | |
|------------------------------|---|
| Entrevistados | |
| PE | <u>planejamento estratégico da CMTC para os próximos 10 anos; novo Regimento Interno em andamento</u> |
| DA | <u>mais autonomia e participação nas tomadas de decisões para a melhoria do transporte</u> |
| DF | _____ |
| DOI | <u>o entendimento que os municípios têm que ter do quê que é o transporte; como é o funcionamento; São as lideranças municipais, os representantes, que não tem como a gente fazer isso com todos, é trazer para conhecer como é que funciona o transporte</u> |
| DO | <u>aumentar o seu orçamento; expandir o seu quadro de profissionais; estruturar financeiramente o órgão gestor</u> |
| CFTPC | <u>(...) Acho que o poder público poderia trabalhar uma forma de subsidiar um pouco mais o transporte público coletivo, aquilo que a Europa faz e outros lugares fazem. (...) criar mecanismos para melhorar a frequência do transporte para quem utiliza. (...) Então é preciso haver mais investimento do setor público nessa área.</u> |

Fonte: Elaborado pela autora com os dados das entrevistas, 2022.

O Estatuto da Metr pole prevê (artigos 7 , inciso V e 8 , inciso II) que as fun es públicas de interesse em comum nas regiões metropolitanas devem ser gerenciadas com a participa o efetiva da sociedade civil nos processos de planejamento e tomada de decisão.

Conforme analisado amplamente na revisão teórica acerca da gestão metropolitana constata-se as dificuldades de governança nesses modelos de território (FREITAS FIRKOWSKI, MOURA, 2001; ABRUCIO, 2007; ROJAS ET AL, 2008; CUADRADO-ROURA, GUEL, 2008; FREY, 2012; FERRO E SALEME, 2020).

Todavia, uma das principais reflexões que surgem como melhores práticas de gestão das fun es públicas de interesse em comum   através da coopera o e amplia o de diversos atores, como o da sociedade civil (ROJAS *et al*, 2008; LEF VRE, 2008; KLINK, 2008; FREY, 2012; CÉSAR, 2017).

Nota-se que a Região Metropolitana de Goiânia cumpre a maioria dos requisitos de estrutura de governança mencionados no Estatuto da Metr pole, conforme o modelo apresentado pelo CODEMETRO, todavia, essa mesma estrutura se encontra inativa.

Foi diagnosticada também a necessidade de se promover a participa o social através da inclusão da sociedade civil nas etapas de planejamento e de tomada de decisão referente à fun o pública do transporte coletivo na RMG, executada pelo  rgo gerenciador: a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos da Região Metropolitana de Goiânia.

A proposta pode ser realizada tanto em forma de um Conselho (como no caso da Grande Recife - PE), como na inser o de membros da sociedade civil no comitê interno denominado: Comitê Técnico de Planejamento - COTEPLAN.

Observa-se que dos dois modelos analisados (Curitiba e Grande Recife), a Grande Recife Consórcio de Transporte demonstrou ser o modelo de gestão e de governança em rela o ao transporte público metropolitano com maior participa o social, tanto na área estratégica do modelo de governança da região metropolitana quanto na parte operacional realizada pela Grande Recife Consórcio de Transporte.

A Grande Recife Consórcio de Transporte possui em sua estrutura administrativa o Conselho Superior de Transporte Metropolitano (CSTM), onde

há representação por exemplo da sociedade civil: usuários, idosos com gratuidade, pessoas com deficiência e estudantes.

Conforme observado neste trabalho e analisando as Regiões Metropolitanas de São Paulo, além do caso específico da Região Metropolitana do Vale Paraíba e Litoral Norte - RMVPLN, evidencia-se modelos de gestão metropolitanos centralizados e tecnocráticos, conforme analisou Souza e Reschilian (2023). Nota-se dessa forma a necessidade do fomento de uma maior participação popular e do controle social (SOUZA; RESCHILIAN, 2023).

4 SUGESTÃO (PROPOSTAS DE MELHORIAS)

O Mestrado Profissional em Administração Pública (PROFIAP) prevê como etapa do Trabalho de Conclusão Final a realização de intervenção diante da necessidade diagnosticada conforme o objeto investigado.

A Controladoria Geral da União (2012) define que o controle social exercido pela participação do cidadão na gestão pública promove a cidadania.

Os Conselhos de Políticas Públicas foram institucionalizados pela Constituição Federal de 1988, como forma de promover a participação e o controle social, através da inserção do cidadão no debate, na tomada de decisão, fiscalização, controle dos gastos públicos e avaliação dos resultados (CGU, 2012).

Dessa forma, nesta pesquisa foi evidenciado a necessidade de se promover a participação social na gestão metropolitana da função pública do transporte coletivo na Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia.

Esse diagnóstico diz respeito principalmente à inserção da sociedade civil nas etapas de planejamento do referido órgão. O art. 5º do Estatuto da Metrópole estabelece que as leis complementares estaduais definirão os meios de controle social da organização, do planejamento e da execução de funções públicas de interesse comum das regiões metropolitanas e aglomerações urbanas no país.

Além disso, o art. 7º determina a participação de representantes da sociedade civil nos processos de planejamento e de tomada de decisão. Baseado no modelo diagnosticado da Grande Recife e de acordo com o formato da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia, foi proposto o seguinte modelo de Conselho abaixo para a função pública do transporte coletivo na RMG:

Quadro 17 - Proposta de Conselho de Transporte Metropolitano de Goiânia

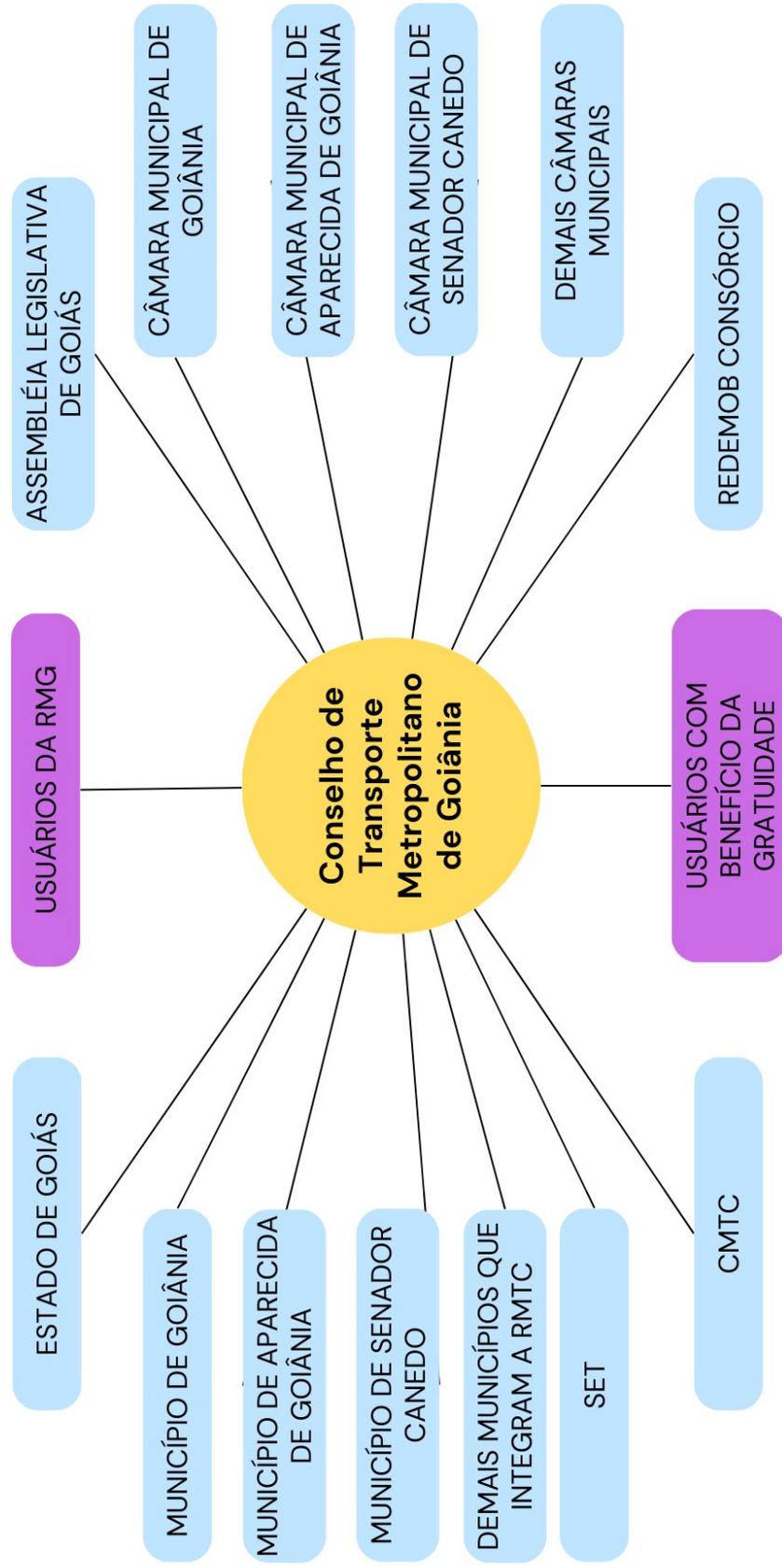
| <u>Conselho de Transporte Metropolitano de Goiânia</u> | |
|---|---|
| Membros | Sugestão |
| Representante do Governo do Estado de Goiás | Governador Diretor - Presidente da CMTC (quando indicado pelo governo do estado durante o rodízio) |
| Representante do Município de Goiânia | Prefeito do Município de Goiânia Diretor - Presidente da CMTC (quando indicado pelo município de Goiânia durante o rodízio) Diretor de Operações da CMTC (quando indicado pelo município) |
| Representante do Município de Aparecida de Goiânia | Diretor Administrativo e de Gestão da CMTC (quando indicado pelo município) |
| Representante do Município de Senador Canedo | Diretor de Fiscalização da CMTC (quando indicado pelo município) |
| Representante dos demais municípios que integram a RMTTC | Diretor de Operações Intermunicipais Prefeito (a) Representante dos demais municípios que integram a RMTTC |
| Representante da Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTC) | Representantes Membros da COMJI e/ou COTEPLAN da CMTC |
| Representante da RedeMob Consórcio | Representante eleito pela Instituição |
| Representante do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de Goiânia (SET) | Representante eleito pela Instituição |
| Representante da Assembléia Legislativa do Estado de Goiás | Deputados Estaduais |
| Representante da Câmara Municipal de Goiânia | Vereadores do Município |

| | |
|--|---|
| Representante da Câmara Municipal de Aparecida de Goiânia | Vereadores do Município |
| Representante da Câmara Municipal de Senador Canedo | Vereadores do Município |
| Representante das Câmaras Municipais dos demais Municípios que integram a RMTC | Vereador representante dos Municípios |
| Representantes dos usuários do Transporte Público Coletivo da Região Metropolitana de Goiânia | Usuários eleitos por conferência específica |
| Representantes dos usuários contemplados com o benefício da gratuidade (estudantes, idosos, pessoas com deficiência) | Usuários eleitos por conferência específica |

Fonte: Elaborado pela autora (2022).

Além disso, é sugerido neste trabalho a inserção da sociedade civil no Comitê interno da CMTC denominado Comitê Técnico de Planejamento (COTEPLAN) que segundo a CMTC (2022), foi criado para dispor mecanismo apropriado de planejamento dos serviços que permita o atendimento das constantes demandas da população.

Figura 13 – Conselho de Transporte Metropolitano de Goiânia



Fonte: Elaborado pela autora (2023).

5 CONCLUSÃO

Nesta Dissertação foi apresentado o cenário das regiões metropolitanas e aglomerações urbanas no Brasil no que diz respeito ao aspecto de gestão e governança desses modelos de território sob a perspectiva da participação social.

Foi abordada especificamente a função pública do transporte coletivo da Região Metropolitana de Goiânia, através do estudo sobre a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos, por ser o único órgão metropolitano ativo na RMG.

A proposta de fomento da participação social na estrutura de gestão metropolitana do transporte público coletivo da RMG pode ser considerada como um modelo de sugestão para as outras funções públicas de interesse em comum da Região Metropolitana de Goiânia.

Através da análise comparativa com os modelos de gestão metropolitana referente ao transporte público coletivo de Curitiba - PR e da Grande Recife - PE foi diagnosticada a necessidade de se promover a participação social por meio da inclusão da sociedade civil nas etapas de planejamento e de tomada de decisão.

Conforme analisado nas legislações referente ao Estatuto da MetrÓpole (2015) e da Grande Recife - PE, a participação da sociedade civil foi realizada com a presença de membros diversos representando a mesma no formato de conselhos (deliberativo e consultivo).

Através da análise das entrevistas realizadas com a Diretoria Colegiada da CMTC, além do representante da Comissão de Fiscalização do Transporte Público Coletivo (CFTPC) da Câmara Municipal de Goiânia, nota-se uma ênfase na questão da necessidade do aumento do orçamento e subsídio relacionada ao transporte público coletivo da região metropolitana.

Foi apresentada como proposta de intervenção neste trabalho a inclusão da sociedade civil na função pública específica do transporte coletivo na RMG através da inclusão de membros da sociedade civil na sugestão de um Conselho, conforme quadro 17.

Além disso, foi proposta também a participação de membros da sociedade civil no comitê interno responsável pelo planejamento denominado Comitê Técnico de Planejamento (COTEPLAN).

REFERÊNCIAS

ABRUCIO, L. F. A coordenação federativa no Brasil: a experiência do período FHC e os desafios do governo Lula. **Revista de Sociologia e Política [online]**. 2005, n. 24, pp. 41-67. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0104-44782005000100005>.

ABRUCIO, L. F.; FRANZESE, C. Federalismo e Políticas Públicas: O Impacto das Relações Intergovernamentais no Brasil. In: Maria Fátima Infante Araújo; Lígia Beira. (Org.). *Tópicos de Economia Paulista para Gestores Públicos*. 1ed. FUNDAP: São Paulo, 2007, v. 1, p. 13-31.

ABRUCIO, L. F. Trajetória recente da gestão pública brasileira: um balanço crítico e a renovação da agenda de reformas. **Revista de Administração Pública**. São Paulo: FGV, Edição Especial Comemorativa, 2007.

BITENCOURT, C. M.; PASE, E. S. A necessária relação entre democracia e controle social: discutindo os possíveis reflexos de uma democracia “não amadurecida” na efetivação do controle social da Administração Pública. **Revista de Investigações Constitucionais [online]**. 2015, v. 2, n. 1, pp. 293-311. Disponível em: <https://doi.org/10.5380/rinc.v2i1.43663>. Acesso em: 06 dez. 2022.

BIRD, R.; SLACK, E. Fiscal Aspects of Metropolitan Governance. In: ROJAS et al. *Governing the Metropolis Principles and Cases*. Washington, DC: BID/DRCLAS-Universidade Harvard, 2008.

BRASIL. **Lei n. 13.089** de 12 de Janeiro de 2015. Institui o Estatuto da Metrôpole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13089.htm Acesso em: 08 mai. 2021.

BRASIL. **Lei n. 12.587** de 3 de Janeiro de 2012. Política Nacional de Mobilidade Urbana: Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf . Acesso em: 03 nov. 2022.

BRASIL. **Lei n. 10.257** de 10 de Julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm Acesso em: 25 mai. 2021.

BRESSER-PEREIRA, L. C. O Surgimento do Estado Republicano. *Lua Nova: Revista de Cultura e Política*, n. 62, p. 131-150, 2004. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0102-64452004000200008>. Acesso em: 12 nov. 2021.

BRILHANTE, R. L. N.; AZEVEDO, J. L. T.; BARBOSA, F. L. S.; BIZARRIA, F. P. A.. O controle social e sua relação com a gestão social na administração pública brasileira: revisão sistemática da literatura. **Revista Brasileira de Administração Científica**, v.13, n.1, p.229-242, 2022. DOI: <http://doi.org/10.6008/CBPC2179-684X.2022.001.0017>

CMTC. Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos. Disponível em: <https://cmtcrgm.com.br/> Acesso em: 29 mai. 2022.

CASTRO, M. C. C. S.; BARBOSA NETO, J. E.; CUNHA, J. V. A. da. Governança Pública: uma Revisão Sistemática de sua Aplicação a Entes Públicos. *Contabilidade Gestão e Governança*, Brasília-DF, v. 25, n. 2, p. 215–235, 2022. DOI: 10.51341/cgg.v25i2.2695. Disponível em: <https://revistacgg.org/index.php/contabil/article/view/2695>. Acesso em: 4 jan. 2023.

CAVALCANTE, J. P. S. Implementação de políticas públicas e relações intergovernamentais: uma análise da legislação sob a perspectiva dos dilemas de ação coletiva no transporte público coletivo da Região Metropolitana de Curitiba (RMC) 2015. 199f. Dissertação (Mestrado em Planejamento e Governança Pública) – Programa de Pós-Graduação em Planejamento e Governança Pública, Universidade Tecnológica Federal do Paraná. Curitiba, 2015.

CÉSAR, P. S. M. Competências constitucionais do sistema federativo envolvendo funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas. **Interações (Campo Grande)**, [S. l.], v. 18, n. 3, p. 141–157, 2017. DOI: 10.20435/inter.v18i3.1447. Disponível em: <https://interacoesucdb.emnuvens.com.br/interacoes/article/view/1447>. Acesso em: 15 ago. 2022.

COMEC. Coordenação Da Região Metropolitana De Curitiba. Disponível em: <https://www.comec.pr.gov.br/>. Acesso em: 15 nov. 2022.

CGU. Controladoria Geral da União. Coleção Olho Vivo – Controle Social e Cidadania. 2012. Disponível em: <https://www.gov.br/cgu/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/controle-social/arquivos/controlesocial2012.pdf>. Acesso em: 28 dez. 2022.

CRESWELL, J. W. Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto. Editora Artmed: Porto Alegre, 2010.

CUADRADO-ROURA, J. R.; GUEL, J. F.. Metropolitan Areas and the challenges of competitiveness. In: ROJAS et al. *Governing the Metropolis Principles and Cases*. Washington, DC: BID/DRCLAS-Universidade Harvard, 2008.

CUNHA, D. F.; COSTA, N. M.; BARREIRA, C. C. M. A. Integração e Cooperação Territorial na Região Metropolitana de Goiânia. **Geo UERJ**, [S.l.], n. 30, p. 76-98, jun. 2017.. Disponível em: <<https://www.e->

publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/article/view/28283/21162>. Acesso em: 10 mai. 2021.

DIAS, T.; CARIO, S. A. F. Governança Pública: ensaiando uma concepção. *Contabilidade Gestão e Governança*, [SI], v. 17, n. 3, dez. 2014. Disponível em: <https://www.revistacgg.org/contabil/article/view/621>. Acesso em 9 ago. 2021.

FERRO, R. R.; SALEME, E. R. A fragmentação do poder e a complexidade de governar nas regiões metropolitanas. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais [online]**. 2020, v. 22. Disponível em: <https://doi.org/10.22296/2317-1529.rbeur.202012>. Acesso em: 7 ago. 2021.

FÓRUM NACIONAL DE ENTIDADES METROPOLITANAS (FNEM). Painel. Disponível em: <https://fnembrasil.org/> Acesso em: 29 mai. 2021.

FREITAS FIRKOWSKI, O. L. C.; MOURA, R. Regiões metropolitanas e metrópoles. Reflexões acerca das espacialidades e institucionalidades no Sul do Brasil. **RAEGA - O Espaço Geográfico em Análise**, [S.I.], v. 5, dez. 2001. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/raega/article/view/18314>. Acesso em: 11 ago. 2022. DOI:<http://dx.doi.org/10.5380/raega.v5i1.18314>.

FREY, K. Abordagens de governança em áreas metropolitanas da América Latina: avanços e entraves. **Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**. 2012, v. 4, n. 1, pp. 87-102. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/urbe/a/TGZhcXGZNkvvj9Lp9MZYGnN/?lang=pt#ModalArticles> Acesso em: 10 dez. 2021.

FREY, K. Governança Urbana e Participação Pública. **RAC-Eletrônica**, v. 1, n. 1, art. 9, p. 136-150, Jan./Abr. 2007. Disponível em: <https://cispregional.mpba.mp.br/wp-content/uploads/2017/06/Governan%c3%a7a-Urbana-e-Participao-P%c3%bablica.-Klaus-Frey.pdf> Acesso em: 10 dez. 2021.

GAMBINI GREGO, R.; SANDRA MARA STOCKER LAGO. Compliance Relacionada ao Setor Público: Uma Revisão Sistemática da Literatura. *RGC - Revista de Governança Corporativa*, São Paulo (SP), v. 8, n. 1, p. e083, 2021. DOI: 10.21434/IberoamericanJCG.v8i.83. Disponível em: <https://www.rgc.org.br/Journals/article/view/83>. Acesso em: 4 jan. 2023.

GOIÁS. **Lei Complementar n. 139**, de 22 de Janeiro de 2018. Dispõe sobre a Região Metropolitana de Goiânia, o Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Goiânia, cria o Instituto de Planejamento Metropolitano e dá outras providências. Disponível em: https://legisla.casacivil.go.gov.br/pesquisa_legislacao/101126/lei-complementar-139 Acesso em: 09 mai. 2021

GOIÁS. **Lei Complementar n. 27**, de 30 de Dezembro de 1999. Cria a Região Metropolitana de Goiânia, autoriza o Poder Executivo a instituir o

Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Goiânia, a Secretaria Executiva e a constituir o Fundo de Desenvolvimento Metropolitano de Goiânia e dá outras providências correlatas. Disponível em: http://www.gabinetecivil.goias.gov.br/leis_complementares/1999/lei_complementar_n27.htm#:~:text=Cria%20a%20Regi%C3%A3o%20Metropolitana%20de,e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%A2ncias%20correlatas. Acesso em: 09 mai. 2021

GOIÁS. **Lei Complementar n. 34**, de 3 de Outubro de 2001. Modifica a Lei Complementar nº 27, de 30 de dezembro de 1999, alterada pela Lei Complementar nº 30, de 9 de junho de 2000, nas partes que especifica e dá outras providências. Disponível em: http://www.gabinetecivil.goias.gov.br/leis_complementares/2001/lei_complementar_n34.htm Acesso em: 09 mai. 2021

GOIÁS. **Lei n. 154**, de 30 de janeiro de 2020. Revoga os dispositivos legais que especifica e dá outras providências. Disponível em: <https://legisla.casacivil.go.gov.br/api/v2/pesquisa/legislacoes/101141/pdf#:~:text=Ficam%20automaticamente%20incorporados%20pela%20Secretaria,Art>. Acesso em: 09 fev. 2023.

GOIÁS. **Lei n. 149**, de 15 de Maio de 2019. Altera a Lei Complementar nº 139, de 22 de janeiro de 2018, que dispõe sobre a Região Metropolitana de Goiânia, o Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Goiânia, cria o Instituto de Planejamento Metropolitano e dá outras providências. Disponível em: https://legisla.casacivil.go.gov.br/pesquisa_legislacao/101136/lei-complementar-149 Acesso em: 29 mai. 2021.

GOIÁS. **Lei n. 169** de 29 de dezembro de 2021. Reformula e disciplina a Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia, também reestrutura a Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos e a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos. Disponível em: https://legisla.casacivil.go.gov.br/pesquisa_legislacao/104731/lei-complementar-169 Acesso em: 7 dez. 2022.

GOMIDE, A. A.; GALINDO, E. P. A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi. **Estudos Avançados** [online]. 2013, v. 27, n. 79 [Acessado 26 Dezembro 2022], pp. 27-39. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0103-40142013000300003>. Acesso em: 7 dez. 2022.

GURGEL, C.; J, A. Controle social e políticas públicas: a experiência dos Conselhos Gestores. **Revista de Administração Pública** [online]. 2013, v. 47, n. 2, pp. 357-378. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0034-76122013000200004>. Acesso em: 28 dez. 2022.

HOSHINO, T. A. P.; MOURA, R. Politizando as escalas urbanas: jurisdição, território e governança no Estatuto da MetrÓpole. **Cadernos MetrÓpole** [online]. 2019, v. 21, n. 45, pp. 371-392. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2019-4501>. Acesso em: 29 mai. 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). 2020. **Regiões Metropolitanas, Aglomerações Urbanas e Regiões Integradas de Desenvolvimento**. Disponível em:

<https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/estrutura-territorial/18354-regioes-metropolitanas-aglomeracoes-urbanas-e-regioes-integradas-de-desenvolvimento.html?=&t=o-que-e/>. Acesso em: 7 dez. 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE DEFESA DO CONSUMIDOR (IDEC). 2020.

Relatório de Pesquisa. Disponível em:

https://idec.org.br/arquivos/movedados/idec_relatorio-de-pesquisa_mobilidade_levantamento-concessoes-sistema-de-onibus_2020.pdf. Acesso em: 15 nov. 2022.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). 2018. **Relatório de Pesquisa**. Disponível em:

<https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/9540/1/Arranjo%20de%20governan%C3%A7a%20interfederativa%20na%20regi%C3%A3o%20metropolitana%20do%20Recife%20com%20base%20no%20estatuto%20da%20metr%C3%B3pole.pdf>. Acesso em: 17 nov. 2022.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). 2021. **Relatório de Pesquisa**. Disponível em:

http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/10464/1/Pgmb_rm_Goiania_complemento_A.pdf. Acesso em 2 dez. 2022.

KETELBEY, D. Sem recursos, prefeituras ficam fora do subsídio da passagem de ônibus criado por Caiado. **Diário de Goiás**. Goiânia, 08. fev. 2022.

Disponível em: <https://diariodegoias.com.br/sem-recursos-prefeituras-ficam-fora-do-subsidio-da-passagem-de-onibus-criado-por-caiado/211938/> Acesso em: 24. out. 2022.

KISSLER, L; HEIDEMANN, F. G. Governança pública: novo modelo regulatório para as relações entre Estado, mercado e sociedade?. **Revista de Administração Pública [online]**. 2006, v. 40, n. 3, pp. 479-499. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0034-76122006000300008>. Acesso em 5 Set. 2021.

KNEIB. Brasil Transporte Público Coletivo: Dos Desafios Globais ao Panorama Brasileiro. **Rev. Dir. Cid.**, Rio de Janeiro, Vol. 14, N.02., 2022, p.794-819.

Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/> . Acesso em 07 dez. 2022.

KNEIB, E. C. Transporte público coletivo e mobilidade: a relevância da governança interfederativa. **Redes**, v. 25, n. 3, p. 1123-1143, 28 set. 2020.

KNEIB, E. C.; MENDONÇA NETO, W. L. Diagnóstico da mobilidade: método e aplicação no plano de desenvolvimento integrado da Região Metropolitana de Goiânia (Brasil). **Cuad. Geogr. Rev. Colomb. Geogr.**, Bogotá , v. 29, n. 2, p. 373-391, Dec. 2020 . Disponível em:

<https://revistas.unal.edu.co/index.php/rcg/article/view/81280>. Acesso em: 10 mai. 2021.

KLINK, J. Recent Perspectives on Metropolitan Organization, Functions, and Governance. In: ROJAS et al. *Governing the Metropolis Principles and Cases*. Washington, DC: BID/DRCLAS-Universidade Harvard, 2008

LASSANCE, A. Governança e gestão : uma radiografia dos gargalos do Estado brasileiro. Repositório do Conhecimento do IPEA, 2015. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/6885> Acesso em: 7 ago. 2021.

LEFÉVRE, C. Democratic Governability of Metropolitan Areas: International Experiences and Lessons for Latin American Cities. In: ROJAS et al. **Governing the Metropolis Principles and Cases**. Washington, DC: BID/DRCLAS-Universidade Harvard, 2008.

MARTINS DE SÁ, R. A. et al., Estatuto da MetrÓpole: a governança interfederativa. **Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana [online]**. 2017, v. 09, n. 02, pp. 203-215. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2175-3369.009.002.AO04>. Acesso em: 7 ago. 2021.

MEDEIROS, G. B. **Estatuto da metrópole** [manuscrito] : uma análise das transformações provocadas na gestão de regiões metropolitanas brasileiras 2020. Dissertação (Mestrado em Administração) - Centro de Pós - Graduação e Pesquisas em Administração da Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2020.

MONTEIRO, L. M.; MOURA, J. T. V.; LACERDA, A. D. F. **Teorias da democracia e a práxis política e social brasileira**: limites e possibilidades. *Sociologias*, v. 17, n. 38, p. 156–191, abr. 2015.

OEA. ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS. Disponível em: https://www.oas.org/pt/topicos/sociedade_civil.asp . Acesso em 6 dez. 2022.

PERNAMBUCO. **Grande Recife Consórcios de Transporte**. Disponível em: <https://www.granderecife.pe.gov.br/sitegrctm/institucional/historico/>. Acesso em 15 nov. 2022.

PIRES, A. C. F.; KNEIB, E. C.; RIBEIRO, R. J. C. Impactos da metropolização no sistema de transporte coletivo: estudo de caso na Região Metropolitana de Goiânia. **Cadernos MetrÓpole [online]**. 2020, v. 22, n. 47 , pp. 247-272. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2020-4711>. Acesso em 7 ago. 2021.

REDEMOB **Consórcio**. Disponível em: <https://www.rmtcgoiania.com.br/sobrea-a-rmtc/informacoes-institucionais> Acesso em: 27 jun. 2021.

RODRIGUES, S. M. L. **Ambiente normativo da governança na administração pública federal: origens e impactos**. 2021. 316 f., il. Tese (Doutorado em Desenvolvimento, Sociedade e Cooperação Internacional)—Universidade de Brasília, Brasília, 2021.

ROJAS, E.; CUADRADO ROURA, J. R.; GÜELL, J. M. F., eds. The Metropolitan Regions of Latin American: Problems of Governance and Development. In: ROJAS, Eduardo et al. **Governing the Metropolis: Principles and Cases**. Washington, DC: BID/DRCLAS-Universidade Harvard, 2008.

RONCONI, L. F. de A.; DEBETIR, E.; DE MATTIA, C. Conselhos Gestores de Políticas Públicas: Potenciais Espaços para a Coprodução dos Serviços Públicos. **Contabilidade Gestão e Governança**, Brasília-DF, v. 14, n. 3, 2011. Disponível em: <https://revistacgg.org/index.php/contabil/article/view/380>. Acesso em: 28 dez. 2022.

ROSA, E. F. *et al.* Como a filosofia pode iluminar a gestão pública em tempos de polarização política. **Cadernos EBAPE.BR** [online]. 2021, v. 19, n. spe, pp. 723-734. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1679-395120200183>. Acesso em: 04 jan. 2023.

SANTIAGO, M. F. Estado Democrático de Direito: Uma Utopia Possível? Democratic State Of Law: A Possible Utopia?. **Revista da Faculdade de Direito da UFG**, [S. l.], v. 43, 2019. DOI: 10.5216/rfd.v43.57764. Disponível em: <https://www.revistas.ufg.br/revfd/article/view/57764>. Acesso em: 6 dez. 2022.

SILVA, E. L.; MENEZES, E. M. **Metodologia da pesquisa e elaboração de dissertação**. 3. ed. rev. atual. – Florianópolis: Laboratório de Ensino a Distância da UFSC, 2001.

SILVA, M. V. G. *et al.* A governança metropolitana e o desafio da integração na lei nº 13.089/2015. **Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana** [online]. 2018, v. 10, n. 1 [Acessado 7 Janeiro 2022] , pp. 186-198. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2175-3369.010.001.AO13>. Acesso em: 7 jan. 2022.

SILVEIRA, M. R.; COCCO, R. G. Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais. **Estudos Avançados** [online]. 2013, v. 27, n. 79, pp. 41-53. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0103-40142013000300004>. Acesso em: 28 dez. 2022.

SOUZA, C. Federalismo, desenho constitucional e instituições federativas no Brasil pós-1988. **Revista de Sociologia e Política** [online]. 2005, n. 24 [Acessado 11 Agosto 2022] , pp. 105-121. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0104-44782005000100008>. Acesso em: 11 ago. 2022.

SOUZA, C. Regiões metropolitanas: condicionantes do regime político. **Lua Nova**, v. 59, n. 2, p. 137-158, 2003.

SOUZA, J. S.; RESCHILIAN, P. R. Assimetrias legislativas e déficit democrático na governança interfederativa da RMVPLN. **Cadernos Metrôpole** [online]. 2023, v. 25, n. 56, pp. 299-320. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2023-5613>. Acesso em 04 jan. 2023.

TEIXEIRA, A. F.; GOMES, R. C. Governança pública: uma revisão conceitual. **Revista do Serviço Público**, [S. l.], v. 70, n. 4, p. 519-550, 2019. DOI:

10.21874/rsp.v70i4.3089. Disponível em:
<https://revista.enap.gov.br/index.php/RSP/article/view/3089>. Acesso em: 4 jan.
2023.

TEIXEIRA, M. A. C. **Estado, Governo e administração pública**. Editora FGV:
Rio de Janeiro, 2012.

URBS. Urbanização de Curitiba S.A. **Transporte Coletivo**. Disponível em:
<https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte>. Acesso em 29 dez. 2022.

YIN, R. K. **Pesquisa qualitativa do início ao fim**. Editora Penso: Porto Alegre,
2016.

APÊNDICE 1:

ROTEIRO PARA ENTREVISTA ESTRUTURADA - DIRETORES (AS) EXECUTIVOS (CMTC)

Objetivo Geral: Analisar como se manifesta a gestão metropolitana e a participação social na Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia (CMTC).

1. Como ocorre as relações entre os dezenove municípios que integram a Rede Metropolitana de Transporte Coletivo com a diretoria executiva da CMTC?
2. Por ser uma instituição metropolitana representada pelo governo estadual além de dezenove municípios, quais são os principais desafios das relações intergovernamentais na CMTC?
3. Quais são os aspectos positivos da estrutura atual da CMTC (após a alteração da Lei 169 de 2021)?
4. O que poderia ser melhorado na estrutura da CMTC, bem como em relação a governança metropolitana referente ao serviço público de transporte coletivo na região metropolitana de Goiânia?

APÊNDICE 2:

ROTEIRO PARA ENTREVISTA ESTRUTURADA - PRESIDENTE DA COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO (CFTPC) DA CÂMARA MUNICIPAL DE GOIÂNIA

Objetivo Geral: Analisar como se manifesta a gestão metropolitana e a participação social na Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia (CMTC).

1. Como ocorre a relação entre a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos e a Câmara Municipal de Goiânia?
2. Existem desafios ou dificuldades na relação entre a CMTC e a Câmara Municipal de Goiânia?
3. De que forma a Câmara Municipal de Goiânia direciona as demandas dos usuários do transporte público coletivo para a CMTC?
4. O que poderia ser melhorado na gestão do serviço de transporte público coletivo na percepção da Comissão de Fiscalização do Transporte Público Coletivo?

APÊNDICE 3:

Entrevistado (Presidente da CMTC)

1 -Como ocorre as relações entre os dezenove municípios que integram a Rede Metropolitana de Transporte Coletivo com a diretoria executiva (Administrativa e de Gestão; Fiscalização; Operações; Operações Intermunicipais) da CMTC?

R. É feita primeiro de forma muito positiva eu acho que assim é a nova lei a 169 né que reestruturou a CMTC e aí definiu uma CMTC muito bem estruturada com diretorias né para poder atender realmente todos os municípios. Então hoje nós temos uma diretoria né de operações intermunicipal, que é exatamente que faz essa relação com 16 municípios que hoje estão sendo subsidiados no transporte pelo Estado, então nós temos 16 prefeituras né que hoje tem um diretor exclusivo para isso, que faz esse relacionamento que faz essa essa ponte né com cada Prefeito e com cada Município. Lembrando né que são 19 municípios, então são 19 municípios com prefeitos, são 19 câmaras municipais com seus vereadores né.. e também todos os usuários de cada cidade então a relação é muito boa a gente tem feito né essa aproximação. Eu particularmente né como presidente tenho visitado os prefeitos. Então hoje praticamente eu tive com todos os prefeitos da região metropolitana eu tive com todos né. Visitei todos e todos já me visitaram também né..então a gente tem uma relação muito próxima além da relação com os vereadores também porque a presidência também ela é acionada pelos vereadores também não só os diretores executivos mas a presidência também então essa relação é muito boa então e o que a gente tem visto. E aí desde essa lei né da 169 existe agora um planejamento que foi concebido né...foi preparado para que a gente pudesse fazer essa transformação no transporte e tem aqui um ponto importante que é a volta do estado para o transporte público né a lei né vamos lembrar aí em 2013 e por decisões né de governo, o estado saiu do transporte né.. saiu da Câmara deliberativa. A nova composição tem um estado como presidente da Câmara Deliberativa. Então isso fortalece muito o sistema. Outra, a maior participação agora está distribuída também então 41.2% é do estado (do Governo do Estado), 41.2% é da Prefeitura

de Goiânia, 9.4% a responsabilidade de Aparecida e 8.2% Senador Canedo. São os maiores municípios junto com o Estado que fazem essa gestão. Todos eles têm acento dentro da Companhia Metropolitana né, como diretores, todos eles têm acento dentro da Câmara Deliberativa. A Câmara foi reestruturada né tendo aí quatro participantes do estado quatro da Prefeitura de Goiânia, uma de Aparecida e uma de Senador Canedo, para voto né. A composição agora ela requer dois terços né com maioria. Então tudo isso fortalece a gestão, fortalece a instituição né. Então veja que essa relação hoje está muito forte porque os prefeitos dentro da CMTC, os prefeitos estão dentro da Câmara porque os representantes deles são escolhidos por eles né, então a indicação eu tenho aqui o diretor de fiscalização (o Cleiton) foi indicação do prefeito Fernando pelúcia né. Nós temos aqui a Cassiane, ela foi indicação do prefeito de Aparecida de Goiânia né. Então a Áurea que é a diretora técnica, foi indicada pelo prefeito né de Goiânia (Rogério Cruz). Então isso é porque ele participa ele se envolve então a relação com todos é muito boa é muito positivo né a gente tem se aproximado cada dia mais eu gosto do modelo itinerante, então eu não sou um presidente de escritório mas um presidente de rua né então eu gosto de estar na rua, eu gosto de acompanhar as mudanças. Já fiz isso, já fiquei em Hidrolândia. Um dia eu e o prefeito pegamos o carro lá em Hidrolândia, junto com ele, nós dois lá no carro dirigindo fomos andar lá na rua, ver a cidade, ver as linhas que tem lá, como melhorar o trânsito como melhorar o sistema. Tivemos lá, ele acabou de colocar 30 abrigos para poder facilitar o transporte. Tive essa semana com Gil Tavares né, lá em Nerópolis. Essa semana tivemos lá também circulando todas as linhas falando de quebra-mola, falando junto com ele, com os secretários entendeu.. falando de quebra-mola, colocar abrigo né. Tive com o Vander lá de Abadia de Goiás.. tive com ele lá também fazendo rota vendo quebra-mola vendo Abadia de Goiás tivemos lá para ver rota para ver quebrar mola ou seja trabalhando junto. Então essa relação hoje com os Prefeitos é muito próxima né. E todos elogiam isso exatamente por causa dessa proximidade dessa relação né o acesso direto né o atendimento direto. O receber vereadores e comunidade das cidades aqui dentro da CMTC a gente tem feito muito isso, então considero muito positivo né e esse envolvimento a cada dia nos fortalece mais.

2-Por ser uma instituição metropolitana representada pelo governo estadual além de municípios da Região Metropolitana de Goiânia, quais são os principais desafios das relações intergovernamentais na CMTC?

R. Os desafios são grandes né e são complexos. O transporte público, quem já lidou com o transporte sabe que o transporte ele não é uma solução simples, não é a solução fácil, ele é complexo né. Ainda mais quando você fala de um de um Sistema Metropolitano que envolve 19 municípios, porque cada município tem a sua característica, tem a sua condição, tem os seus vereadores, tem a sua necessidade da população. Então essa relação né ela é complexa tá, mas mais uma vez como a gente busca sempre soluções metropolitanas, soluções que atendem a todos né, eu acho que isso fortalece e isso dá mais credibilidade. Agora nós estamos em uma nova fase até colocando atendendo necessidades específicas de cada cidade eu vou te falar porque isso né dentro dos produtos nós estamos lançando nós temos um produto chamado meia - tarifa. Fizemos isso em Senador Canedo e agora estamos prestes à fazer em uma nova cidade. Não posso falar porque senão né não posso dar esse spoiler para você tá mas nós fizemos em Senador Canedo. O quê que é isso? O que que é uma meia-tarifa? Aí beneficia muito o município, porque você circular dentro da sua cidade pagando a meia- tarifa, você não paga R\$ 4,30, você vai pagar R\$ 2,15. Para você ter ideia em Senador Canedo simplesmente dobraram o número de validações de usuários dentro da cidade com a implementação de um mês tá. Nós temos com um mês só de implementação dentro de Senador Canedo. Porque isso é incentivo, para o comércio local, isso é incentivo para a circulação da cidade. O comércio, o serviço.. você facilita né a situação das pessoas dentro da sua própria cidade então isso é muito bom para a prefeitura. Isso é muito bom para o Prefeito, isso é muito bom para os moradores da cidade, então isso né quando fala essas relações né todos os prefeitos agora querem a meia- tarifa, nós estamos trabalhando isso num cronograma de evolução. Então essa relação aí dos desafios são esses, eu não posso tratar todo mundo igual, eu tenho que ter ações, tenho que ter uma visão sistêmica de metropolitano. Eu tenho que ter uma ação Metropolitana, mas eu tenho que atender as necessidades de cada município né, e a meia- tarifa é um exemplo disso, é um exemplo que deu muito certo em Senador Canedo. Nós vamos implementar nas outras cidades né

próximas de Goiânia, porque isso é um atendimento local. Eu faço uma visão completa, porque se o usuário precisar do ônibus em Senador Canedo tem um Eixão lá. Se ele precisa vir para Goiânia ele paga um complemento da passagem, mas dentro da cidade vai pagar R\$ 2,15. Então essa relação os principais desafios são esses: é continuar sendo Metropolitano, você tendo essa visão total da Região Metropolitana (com 19 municípios) mas fazendo ações locais, fazendo ações que às vezes atendem um determinado local, um determinado município, às vezes uma característica do Município. Senador Canedo agora está com várias ciclovias. Então como é que a gente pode integrar isso né? Nós estamos num trabalho muito grande, Goiânia está aí com BRT já para poder iniciar uma operação. Nós temos a questão de Hidrolândia lá que o prefeito quer fazer grandes grandes avenidas né com mão única, que também é importante também, está lá fazendo os seus abrigos, montando seus abrigos né. Ah nós temos a questão do Vander que está trabalhando acessibilidade.. então para cada ente desse a gente precisa fazer essa essa adequação. Então acho que o foco aqui é isso, é uma visão sistêmica é uma visão Metropolitana atuando de forma Metropolitana mas atendendo as especificidades de cada cidade, e isso está indo muito bem.

3-Quais são os aspectos positivos da estrutura atual da CMTC (após a alteração da Lei 169 de 2021)?

R. Eu entendo que os aspectos foram super positivos, porque primeiro, agora, por isso que eu brinco com isso, agora de fato e de direito nós somos metropolitanos, a Companhia hoje de fato e de direito é Metropolitana. Porque antes né, por exemplo, a gestão.. a presidência sempre era um pré-requisito da Prefeitura de Goiânia, agora não mais. O presidente da CMTC agora é um rodízio, conforme a Lei 169 já estabelece: 2 anos a Prefeitura de Goiânia; 2 anos o Governo do Estado, então a cada dois anos pode até manter o mesmo Presidente mas a decisão é diferente. É uma da Prefeitura de Goiânia e outra do Governo do Estado. Então isso já está falando dessa primeira mudança, para falar de estrutura, que é exatamente essa alternância de comando dentro da CMTC. Segundo ponto positivo é a nova Diretoria Colegiada que tem representação exatamente disso. Eu tenho um representante do estado, tenho

um representante de Goiânia, até de Senador Canedo e Aparecida eu tenho os representantes já nomeados pelos prefeitos. Então isso fortalece também. Um outro ponto positivo dentro dessa estrutura que a gente tem agora fora é também um novo papel da CDTC, um papel também mais técnico da CDTC. Hoje se eu pegar os indicados da CDTC, antes da Lei anterior eu tinha aqui era o prefeito de Goiânia, o Prefeito de Senador Canedo, o prefeito de Aparecida. Sabe? Então assim na hora de fazer um reajuste de tarifa, de fazer alguma questão técnica, era um político que tomava a decisão. Então gera um conflito, agora não mais. Agora eu tenho secretários né eu tenho do lado do Estado por exemplo secretário de Economia, secretário de Governadoria. Eu tenho um controlador interno, e tem um secretário de Movimento Regional dentro dos indicados do estado. Do mesmo jeito da prefeitura eu tenho o secretário hoje, que é o chefe né da Casa Civil, eu tenho o secretário de Governo, o da secretaria de Mobilidade, eu tenho o secretário de Infraestrutura. Tudo isso são os papéis que nós temos hoje, estabelecidos aqui dentro. Então mais uma vez o que posso mostrar de aspectos positivos é que nós tornamos uma CTMC mais técnica, uma CMTC mais preparada para os desafios técnicos que ela tem que enfrentar. Porque ela tem que trazer mais oferta de viagem, ela tem que reduzir o tempo de espera, ela tem que oferecer uma qualidade melhor do serviço, ela tem que buscar renovação da frota. Então essa equipe técnica fortalece tudo isso. Acho que essa é a grande diferença e o grande desafio: uma Companhia técnica, com pessoas técnicas. Eu tenho formação em Gestão de Negócios na área de transporte, já geri empresa de transporte, já trabalhei com o segmento. Então assim, eu conheço muito bem a operação de transporte.

4-O que poderia ser melhorado na estrutura da CMTC, bem como em relação a governança metropolitana referente ao serviço público de transporte coletivo na Região Metropolitana de Goiânia?

R. Eu acho que tem um ponto, no meu histórico é a primeira vez que eu atuo na área pública. Como eu mencionei anteriormente eu vim da iniciativa privada, trabalhei 10 anos no SEBRAE, trabalhei 3 anos no Grupo Caixa Seguros (grupo francês), então uma outra cultura, uma outra forma de gerir questão de controles,

compliance, totalmente diferente. Então o que eu acho que falta, e o que nós estamos trabalhando agora é montar um planejamento estratégico da CMTC. Eu não lembro e nem vi histórico disso, de um planejamento estratégico da CMTC. Então nós estamos trabalhando nisso. Nós estamos montando o planejamento estratégico da CMTC, fazendo um trabalho com fluxo de caixa projetado, um fluxo de caixa realizável e projetado para a CMTC para os próximos anos. Um planejamento estratégico da CMTC também nos próximos 10 anos. Então fazendo todas essas ações, criando um novo Regimento Interno né criando um novo arcabouço em termos de documentação, de regras de tudo para que a CMTC crie realmente uma base sólida, consolidada de compliance, de controles, regulamentos e de regras. Para que isso possa fundamentar até que a gente possa preparar a Companhia talvez para um novo concurso público e ter mais funcionários concursados que realmente dê esse caráter dentro da empresa metropolitana, que a gente possa consolidar isso com uma companhia técnica e preparada em relação ao seu desenvolvimento à seu planejamento estratégico, aos seus controles e regras para que ela possa evoluir nisso de forma independente, sem interferência política, mas que faça assim seu trabalho bem estruturado. Eu tive a oportunidade de estar com o governador e eu nem tinha falado com ele e ele falou isso sem nem ter me visto ou falado comigo, mas gostei da fala dele, quando ele fala assim: “Olha.. hoje estou muito feliz que quando vejo uma CMTC técnica, não é uma CMTC política, uma CMTC técnica, e isso fortalece muito a Companhia e fortalece muito o trabalho que ela executa..” ele falou isso dentro do Tribunal de Contas do Estado, um evento que estava lá, então acho que esse é o papel, consolidar a Companhia como uma Companhia técnica uma Companhia forte e consolidada, que possa fazer sua gestão e assim contribuir com o transporte público.

Entrevistado (Diretora Administrativa e de Gestão da CMTC)

1 -Como ocorre as relações entre os dezenove municípios que integram a Rede Metropolitana de Transporte Coletivo com a diretoria executiva (Administrativa e de Gestão; Fiscalização; Operações; Operações Intermunicipais) da CMTC?

R. A Diretoria Administrativa e de Gestão ela trabalha mais internamente dando suporte à presidência e às demais diretorias, mas sempre à disposição dos municípios que fazem parte da RMTC.

2-Por ser uma instituição metropolitana representada pelo governo estadual além de municípios da Região Metropolitana de Goiânia, quais são os principais desafios das relações intergovernamentais na CMTC?

R. Os principais desafios seriam trazer melhorias no transporte para atender o usuário, tentando proporcionar um transporte ágil, rápido e de qualidade, porque o nosso principal cliente é o usuário. Então esse é o principal desafio da CMTC diário né, e o presidente com toda a Diretoria Colegiada tenta melhorar isso a cada dia.

3-Quais são os aspectos positivos da estrutura atual da CMTC (após a alteração da Lei 169 de 2021)?

R. Com a nova participação agora dos municípios de Aparecida de Goiânia e Senador Canedo, porque Goiânia e o estado já faziam parte da CMTC,veio fortalecer a empresa e está proporcionando melhorias no transporte, como algumas que já foram até lançadas, alguns produtos que são o Bilhete Único, o Passe Livre do Trabalhador, a meia- tarifa. Hoje o usuário pode pagar com um cartão de crédito ou um cartão de débito também, então isso agiliza e ajuda o usuário, até pessoas que vem de fora e não sabem onde adquirir um dos nossos produtos do transporte, então o uso do cartão de débito e de crédito faz com que isso agilize até para que ele possa usar o transporte.

4-O que poderia ser melhorado na estrutura da CMTC, bem como em relação a governança metropolitana referente ao serviço público de transporte coletivo na Região Metropolitana de Goiânia?

R. É.. as relações com o governo do estado, com as prefeituras, por exemplo com a administração da CMTC, assim mais autonomia e participação nas tomadas de decisões para a melhoria do transporte. E a busca do presidente, da

Diretoria Colegiada é trazer cada dia mais um transporte de qualidade, um transporte ágil, mais eficiente que possa proporcionar para o usuário um transporte que ele tenha vontade de usar. Para que ele volte a usar o transporte coletivo como ele era usado há alguns anos atrás. Porque como falamos, as pessoas hoje muitas vezes estão deixando de usar o transporte, mas a intenção da CMTC junto aos demais municípios, junto ao governo do estado é cada dia mais proporcionar o transporte de qualidade para o usuário.

Entrevistado (Diretor de Fiscalização da CMTC)

1 -Como ocorre as relações entre os dezenove municípios que integram a Rede Metropolitana de Transporte Coletivo com a diretoria executiva (Administrativa e de Gestão; Fiscalização; Operações; Operações Intermunicipais) da CMTC?

R. Na realidade é o nosso o vínculo, a Rede Metropolitana dos Municípios, no caso 19 municípios, a gente buscou os gestores, os prefeitos, para interagir com a CMTC e juntamente com os vereadores dos municípios né. Porque são os representantes legais da população, na verdade então essas pessoas hoje elas nem agendam, elas já vem e elas têm a facilidade de trazer esses questionamentos, e a gente atende da melhor maneira possível. Então não existe hoje dificuldade desse relacionamento com os municípios, com os gestores, e com os legisladores. Fazemos um trabalho em duas mãos.

2-Por ser uma instituição metropolitana representada pelo governo estadual além de municípios da Região Metropolitana de Goiânia, quais são os principais desafios das relações intergovernamentais na CMTC?

R. Na realidade os desafios sempre vamos ter, você pode ter certeza disso, mas hoje através do trabalho que a gente vem desenvolvendo, buscando melhorias para o transporte público da região, os municípios com seus representantes têm contribuído muito, tem entendido a necessidade dessa parceria. Então a nossa ligação com os municípios, ela nos deu a facilidade para poder resolver as dificuldades, mas sempre vamos ter desafios, a prioridade é a melhoria do transporte público de Goiânia e Região Metropolitana. Essa parceria com o

governo do estado foi uma das melhores coisas que aconteceram nesse ano de 2022. Então hoje o poder público veio para dentro do transporte e com certeza é uma forma de resolver os obstáculos.

3-Quais são os aspectos positivos da estrutura atual da CMTC (após a alteração da Lei 169 de 2021)?

R. Eu não sei se você tem acompanhado os benefícios que já foram implantados já com a nova Lei, o Bilhete Único certo, a Meia- Tarifa, o Passe Livre do Trabalhador, e isso é o começo certo. Ainda tem mais benefícios para o usuário do transporte público que vai ser implantado. Essa integração hoje, você observa o seguinte: a pessoa ela tem duas horas e meia, ela não precisa nem utilizar mais o terminal, para ela fazer o transbordo. Ela pode em um período de duas horas e meia usar um único vale transporte, muito fácil, ela pode descer de um veículo e embarcar em outro sem ter custo e sem estar dentro do terminal.

4-O que poderia ser melhorado na estrutura da CMTC, bem como em relação a governança metropolitana referente ao serviço público de transporte coletivo na Região Metropolitana de Goiânia?

R. A Diretoria Colegiada da CMTC juntamente com os municípios e o governo do estado já está tendo esse esse trabalho certo. E essa melhoria ela está acontecendo gradativamente. A CMTC, ela saiu de uma dificuldade e ela está se tornando uma CMTC forte, porque ela interage com todos os órgãos, então gente hoje temos além do governo do estado, os municípios, a gente tem uma parceria com o Ministério Público, que atua junto com a gente. A comunicação hoje ela tem contribuído e muito para o desenvolvimento do transporte público.

Entrevistado (Diretor de Operações Intermunicipais da CMTC)

1 -Como ocorre as relações entre os dezenove municípios que integram a Rede Metropolitana de Transporte Coletivo com a diretoria executiva (Administrativa e de Gestão; Fiscalização; Operações; Operações Intermunicipais) da CMTC?

R. A nossa Diretoria de Operações Intermunicipais é uma diretoria que foi criada agora, nessa aprovação da nova Lei. Nessa nova, que a gente está chamando de nova CMTC, com a entrada do estado, com a participação no transporte que é um sonho antigo. Na verdade, o estado já no passado ele já participava do transporte, mas no decorrer do governo passado por opção do próprio governo se ausentou. Agora com essa nova alteração, nessa nova modelagem, não só da CMTC mas do transporte de modo geral, foi criada a Diretoria de Operações Intermunicipais, que é justamente onde existe a participação de fato do estado dentro da CMTC, representando os 16 municípios que a gente considera como de responsabilidade do estado certo, porque nós temos municípios como Bonfinópolis, Caldazinha e outros 14 municípios que um dia receberam o transporte público dentro da sua cidade por ter sido criada a Região Metropolitana e o transporte tem sido aí uma das causas dessa criação e talvez seja o que mais é bem explorado por ser Metropolitano por ter essa Região Metropolitana. Então um dia o transporte chegou nesses pequenos municípios e que não foi porque os municípios exigiram não, o governo levou o transporte lá, então agora com essa nova criação não dava para você levar essa conta do transporte para o usuário desses pequenos municípios. “Olha vocês trouxeram o transporte para cá eu tive oportunidade de trabalhar em Goiânia porque eu tinha um transporte que no valor de hoje eu ia pagar R\$ 4:30, então eu fui, agora vocês estão querendo depois de 10 anos consolidado ou 15, você quer trazer essa conta para mim?” Então foi criada essa diretoria que nós temos responsabilidade de fazer as melhorias, de ver como é que está, porque que o usuário que tanto reclama e com razão né, tanto reclama das dificuldades do transporte. Agora mesmo acabou de sair daqui o representante de Bela Vista que à pedido da prefeita Márcia, que veio aqui discutir conosco melhorias para o transporte lá daquela região, então isso eu já começo respondendo a sua pergunta Déborah, nesse sentido de como é que ocorre essa relação, essa

relação ela ocorre primeiro com nós tendo a certeza de que é a nossa obrigação, que nós não estamos fazendo favor nenhum para os municípios, é nossa obrigação ter esse bom relacionamento com os municípios, e isso está sendo feito de uma forma direta, nós estamos intensificando agora esse contato com os prefeitos e com os secretários que representam aqueles usuários daquele município. Eu até falei para o secretário aqui de Bela Vista que eu gostaria era de conversar com os milhares de usuário para ouvi-los, mas como isso é impossível, então nós temos que conversar com os representantes dos municípios que a gente acredita que está trazendo as demandas daqueles usuários, reclamações, outros agradecendo, outros parabenizando, mas então o contato está sendo assim direto com os municípios e nós vamos intensificando a cada dia mais.

2-Por ser uma instituição metropolitana representada pelo governo estadual além de municípios da Região Metropolitana de Goiânia, quais são os principais desafios das relações intergovernamentais na CMTC?

R. Essa resposta é muito fácil, os desafios é simples: é a melhoria do transporte, e a gente conseguir chegar naquele que é o sonho de todo o usuário, então por exemplo a gente sabe que cada região, cada município tem uma característica diferente né, existem municípios que o usuário vem mais para Goiânia para trabalhar, aliás a maioria dos usuários vem mais para trabalhar. Existem municípios que os usuários têm diversos horários de demanda deles aqui em Goiânia, tem muitos usuários que são da área da saúde, que os horários são todos diferenciados, então quer dizer: qual que é o nosso principal desafio? É conhecer dentre esses municípios, 16 municípios que é de nossa responsabilidade, quando eu falo de nossa responsabilidade, é da diretoria, e eu Murilo considero que a nossa responsabilidade são os 19 municípios, mas diretamente a gente está tratando com os 16, então o maior desafio é conhecer os problemas existentes hoje para que a gente possa atender de uma melhor forma e resolver da melhor forma e melhor maneira para o usuário.

3-Quais são os aspectos positivos da estrutura atual da CMTC (após a alteração da Lei 169 de 2021)?

R. O principal aspecto não é nem a criação da Lei, o principal aspecto é o que levou a criação da Lei: que foi a entrada do Governo do Estado no assunto transporte. O transporte até anterior à Lei 169, anterior a decisão do governo, no linguajar popular “ele não tinha pai nem mãe” ele era “a CMTC que é responsável”, “Ah não isso é a Prefeitura de Goiânia”, então era algo solto. Hoje nós temos entes que têm a responsabilidade sobre o transporte. Nós temos eles (entes) que nós podemos cobrar, que o usuário pode cobrar. Então o usuário quando vem ou o representante dos usuários quando vem a nós ou vem a nossa diretoria, ele vem cobrar algo que é de direito dele porque se o estado está participando, se o estado está subsidiando, não é um estado, esse dinheiro do estado vem de algum lugar, vem de ônibus, vem do bolso do usuário, então quer dizer: o usuário também está pagando, é subsídio, o usuário também está pagando, então ele vem aqui para cobrar. Então quer dizer, a principal alteração e o principal aspecto positivo foi a participação do governo e a participação mais efetiva da prefeitura de Aparecida, de Senador Canedo e de Goiânia. Isso ficou bem resolvido, bem dividido, então a CMTC é um outro momento, um outro momento que é 100% positivo e nós podemos só elogiar as pessoas que tomaram essa decisão na época, as pessoas que participaram, as pessoas que estão conduzindo isso.

4-O que poderia ser melhorado na estrutura da CMTC, bem como em relação a governança metropolitana referente ao serviço público de transporte coletivo na Região Metropolitana de Goiânia?

R. O quê que poderia ser melhorado, não é que se eu falar o que poderia ser melhorado fica parecendo que é algo que nós não estamos trabalhando para melhorar. Nós estamos trabalhando para melhorar e muito o relacionamento, primeiro é o entendimento que os municípios têm que ter do quê que é o transporte, o que significa. Inclusive nós estamos marcando uma reunião nesses próximos dias com todos os prefeitos ou representantes para conhecer a RedeMob, conhecer o que é a RedeMob. A gente fala tanto né RedeMob (transporte), mas o quê que é isso? Eles podem não ter noção de como é o funcionamento, podem achar que é algo simples. Então quer dizer primeiro: São

as lideranças municipais, os representantes, que não tem como a gente fazer isso com todos, é trazer para conhecer como é que funciona o transporte, isso é um papel nosso, de fazer com que isso chegue à eles certo. E um relacionamento com esses representantes, no meu caso, no caso do presidente, tem que ter um relacionamento até para que possa chegar à nós as dificuldades que o usuário está tendo. Qual que é o nosso objetivo? Eu não estou aqui para ser um simples diretor, para sentar nessa cadeira, para ter boas boas amizades (...) eu estou aqui para exercer um papel, eu estou representando aqui uma responsabilidade que é do governo e de todos os envolvidos, é para atender de alguma forma o usuário, uma qualidade que seja bem melhor. Então o que pode ser melhorado: “o que pode” como eu falei é ruim de falar né, mas vai melhorar porque já está sendo melhorado e essa é a nossa preocupação.

Entrevistado (Diretora de Operações da CMTC)

1 -Como ocorre as relações entre os dezenove municípios que integram a Rede Metropolitana de Transporte Coletivo com a diretoria executiva (Administrativa e de Gestão; Fiscalização; Operações; Operações Intermunicipais) da CMTC?

R. (...) Ela é normal, onde até dezembro a Diretoria Técnica, nós recebemos todos os prefeitos, todos os vereadores, os representantes, com suas demandas e também tratamos todo o serviço de transporte público dos 19 municípios em Goiânia de uma maneira normal. Não tem o porque Goiânia é maior, porque nosso menor município acho que deve ser Brazabrantes, então assim as demandas são as mesmas, só a quantidade que aumenta. Então a gente não faz uma gestão partidária, até porque são 19 prefeitos, todos os vereadores, diversos partidos. Então é uma gestão que a gente avalia o serviço de modo geral, a Rede ela é única, a tarifa é única, e as demandas são atendidas da mesma forma, obedecendo a mesma regra. A gente tem uma reunião técnica que acontece toda semana, as demandas chegam aqui, ela é avaliada nessa reunião técnica ,os trabalhos que são solicitados para as linhas de Goiânia são os mesmos, são as mesma metodologias, mesmo procedimento, o que difere na verdade é o tamanho do município, mas a forma de fazer, de atuar, a forma de entregar o serviço é a mesma. Até porque a nossa Rede ela é única, tarifa única,

as linhas é 100% integral. Hoje as linhas são 100% integradas, a pessoa sai de Bela Vista e ela pode se deslocar até Trindade com uma única tarifa. A partir de abril desse ano tem um diferencial que criou-se um bilhete que hoje as pessoas não tem mais a necessidade de passar por um terminal, pode entrar aí a qualquer ponto. Então a CMTC ela faz a gestão Metropolitana executiva, porque tem um órgão superior ao nosso, que é o deliberativo, que é a CDTC, que é a Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos, então ela delibera e a CMTC executa. Então o que faz para Goiânia aplica para todos os municípios, até porque a rede é única.

2-Por ser uma instituição metropolitana representada pelo governo estadual além de municípios da Região Metropolitana de Goiânia, quais são os principais desafios das relações intergovernamentais na CMTC?

R. Eu acho que o desafio é o financiamento do transporte. Então esse é o grande desafio, o financiamento do transporte. Hoje após ter que ter uma pandemia né, que a gente chama assim, porque é um desafio, porque é uma rede única com distâncias diferenciadas. Então até 2021 esse transporte era 100% financiado pela tarifa, agora a partir de 2021 a gente tem um complemento da tarifário, que permitiu que a tarifa ficasse congelada desde 2018 à R\$ 4,30. E Goiânia, Aparecida, Senador Canedo, fazem o seu complemento, e o estado de Goiás complementa para os outros municípios. Então esse desafio que a gente fala que é a fonte de financiamento, que era que eu falei para você a diferença que existe é do tamanho e do poder né de contribuição. O governo de Goiás é que fez esse papel, então o grande desafio nosso seria esse: é a diferença dos tamanhos dos Municípios, a capacidade da fonte de um subsídio e que o Estado de Goiás, o governador ele assumiu esse compromisso dos municípios, o outro grande desafio que a gente tem é infraestrutura do transporte, que hoje ele é um serviço público e a infraestrutura é pública, então hoje nosso grande desafio (...) que nós superamos a fonte de financiamento, é o investimento na infraestrutura. O quê que nós chamamos de infraestrutura? Corredores para fazer com que a nossa velocidade média fique numa velocidade que permita reduzir o tempo da viagem né, que você tenha uma regularidade na operação e uma confiabilidade né. Hoje nossa velocidade média está em torno de 12.6. Então faz com que o

ônibus seja o tempo que se gasta para se deslocar no ônibus é maior do que o do veículo, e as pessoas só vão aderir ao transporte público quando ele for mais rápido e mais prático que o carro. Para isso nós precisamos priorizar o transporte público. Então esse é um grande desafio que é o segundo, o primeiro era a fonte de financiamento né que já foi superada, e agora a infraestrutura. Para isso os terminais precisam passar por reforma e adequações. A última reforma foi na concessão dos terminais, ou foram construídos novos terminais e reformados então em 2009/2010 né.. até 2012. De lá para cá tem sido feito manutenção, até porque a gestão deles não é mais uma gestão pública, ele é um novo contrato, essa gestão foi transferida para as concessionárias. E hoje o quarto desafio nosso são os abrigos, os abrigos que são o imobiliário público urbano e que está sob a gestão dos municípios, que foi a CDTC que deliberou em 2018, se não me engano na 084, que transferiu toda essa responsabilidade para aquisição, manutenção e transferência de abrigos (não é gestão dos pontos de ônibus e abrigos) para os municípios. Então aí é um outra diferença que você fala dos grandes municípios né e dos pequenos. Então hoje toda essa aquisição de abrigos está sobre responsabilidade do município. Então também aí vem uma nova diferença. (...) Então esse é o desafio de região metropolitana que precisa do estado como ente federativo. Veio outro desafio que você falou que é a infraestrutura, que são os corredores né que Goiânia tem, está fazendo BRT, mas aí tem corredores que entra dentro de Aparecida, Senador Canedo, as próprias cidades maiores como Trindade né, então esses são os desafios que os municípios vão ter que enfrentar. O outro desafio que você me perguntou costurando as perguntas aqui mas só para ficar bem claro essa divisão é a questão dos abrigos (...)

3-Quais são os aspectos positivos da estrutura atual da CMTC (após a alteração da Lei 169 de 2021)?

R. Especificamente da governança, o que a muda é que como o estado é a fonte financiadora do custeio dos municípios, criou-se uma diretoria. Então dividiu a Diretoria Técnica em duas diretorias: Diretoria de Operações e Diretoria de Operações Intermunicipais. Qual é a diferença? A Diretoria de Operações ela cuida e é responsável pelo Município de Goiânia, Senador Canedo e Aparecida.

No caso, a diretora sou eu. A Diretoria de Operações Intermunicipais cuida dos outros municípios, e aí o diretor é o Murilo, você teve a oportunidade de estar conversando ontem. Déborah é um desafio novo, é uma estrutura nova que a gente implementou esse ano e estamos em andamento. Eu acho que a gente precisa de um tempo maior para a gente avaliar tá, para ver. Posso falar até agora no mês de outubro que está transcorrendo dentro da normalidade, quer dizer a Diretoria de Operações cuida de Goiânia mas também a rede é integrada, o serviço, porque a nossa equipe é única, a diferença da gestão é que os dois diretores recebe os entes dos seus respectivos municípios e passa a demanda para nossa equipe. A reunião técnica é única, dos dois diretores, então assim eu vejo com bons olhos, acho que é positiva, porque você divide os municípios e os tipos de problemas. Então eu acho que foi positivo mas o tempo é que vai dizer né. No meu caso e do Murilo tem funcionado muito bem. Pode ser aqui no futuro outros dois diretores eu não posso afirmar mas, nós dois temos feito uma gestão compartilhada, inclusive quando um não está o outro representa nos compromissos. Então assim eu acho que é dividir as funções. É isso que está sendo feito então acho que foi positivo sim.

4-O que poderia ser melhorado na estrutura da CMTC, bem como em relação a governança metropolitana referente ao serviço público de transporte coletivo na Região Metropolitana de Goiânia?

R. Eu acho que no caso da CMTC, a estrutura está desenhada, acho que ela precisa de aumentar o seu orçamento. Então estruturou a parte de governança mas nós precisamos agora estruturar o seu quadro. A CMTC agora já está fazendo o seu novo Regimento, então assim acho que é complementar, eu acho que é implementar o orçamento financeiro da CMTC para que ela possa executar todas as atividades que é deliberada para ela executar. Então eu acho que é esse o ponto que precisa. A lei foi criada, o desenho está aí, agora precisa fortalecer a CMTC financeiramente, porque hoje a fonte de financiamento dela é de 1% em cima na taxa do poder concedente. Eu acho que o que precisa agora para fortalecer agora essa gestão é estruturar ela financeiramente para que ela possa expandir o seu quadro de profissionais né, tanto na parte de fiscalização, na parte de de avaliação de serviços, em pontos específicos, porque hoje a gente

desenvolveu muito tecnologicamente (...) mas o serviço de transporte, avaliar o serviço, ele tem que ser na rua, então a gente precisa de uma equipe para que a gente possa estar vendo o serviço na rua. Então assim, eu acho que é estruturar financeiramente o órgão gestor, a parte da gestão já está desenhada, nós precisamos agora fortalecer o órgão.

Entrevistado (Presidente da Comissão de Fiscalização do Transporte Público Coletivo (CFTPC) da Câmara Municipal de Goiânia)

1-Como ocorre a relação entre a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos e a Câmara Municipal de Goiânia?

R-Como a CMTC é o órgão construído para responder à política do transporte do aglomerado urbano e isso porque ela é do Estado e de algumas prefeituras, a relação não é ruim.. é uma relação boa porque ela é composta por representantes dos municípios, é uma relação tranquila. É claro que quando nós enfrentamos alguns desafios como o aumento da tarifa do transporte, é um desafio sempre, é um enfrentamento, mas a gente sempre procura ter uma boa relação, sempre têm conversado conosco, nós com a Companhia e as demandas têm sido feitas de forma partilhada. A Câmara Municipal também é um ente federativo que se preocupa com a sociedade e a CMTC vêm para gerir essa ação do transporte público, tanto da parte pública e de fiscalizar a parte privada. É uma relação tranquila.

2-Existem desafios ou dificuldades na relação entre a CMTC e a Câmara Municipal de Goiânia?

R-Existe um desafio, porque a população de Goiânia é a maior, enfim com o novo censo vamos aí para um milhão e setecentos a um milhão e oitocentos mil habitantes, então é uma demanda maior, ela é a maior responsável pela receita e também pela demanda do serviço. As exigências são maiores dentro desse aglomerado urbano, mas a gente de uma certa forma tem tentado amenizar

esses desafios, essa situação, construindo uma política que vem tentando de uma certa forma resolver os problemas de uma grande metrópole, uma metrópole jovem que está sendo construída ao longo do tempo, os desafios vão acontecendo, o debate constante entre câmaras, prefeituras, principalmente entre Goiânia, Aparecida e Senador Canedo, e a CMTC, os empresários do transporte, porque isso é uma realidade, a gente vem tendo políticas que vem tentando minimizar e melhorar as condições do transporte dentro do aglomerado urbano.

3-De que forma a Câmara Municipal de Goiânia direciona as demandas dos usuários do transporte público coletivo para a CMTC?

R- Essa realidade, é uma realidade tranquila, que quando chega na gente através de ofícios, de reuniões, encontros e a gente também tem um grande parceiro hoje que às vezes até é mais acionado que a gente, que é o Ministério Público. Geralmente quando é algo que extrapola as necessidades, a realidade, a conjuntura, os trabalhos, as ações, o próprio Ministério Público também intervém e aí nós somos parceiros nessa ação. Quando há algo que não há entendimento coletivo, precisa de reuniões, assembléias, encontros e a Comissão do Transporte também quando é preciso é acionada para isso.

4-O que poderia ser melhorado na gestão do serviço de transporte público coletivo na percepção da Comissão de Fiscalização do Transporte Público Coletivo?

R- Na verdade, como o serviço é muito grande e a gente sabe que a maior parte do trabalho é prestado pelos empresários, e o empresário visa lucro, não adianta a gente pensar diferente, então quem controla o sistema é o poder público. Acho que o poder público poderia trabalhar uma forma de subsidiar um pouco mais o transporte público coletivo, aquilo que a Europa faz e outros lugares fazem. Somos um país de terceiro mundo, existe uma pobreza muito grande em todas as grandes metrópoles, então o poder público tinha que pensar uma forma de subsidiar para facilitar a vida de quem realmente usa muito o transporte público coletivo e dentro disso criar mecanismos para melhorar a frequência do

transporte para quem utiliza. É o que a Europa já faz.. hoje em um setor de classe média a pessoa é capaz de deixar o carro em casa e utilizar o transporte, por quê? Porque muitas vezes ele tem qualidade e é financiado pelo Estado. Ser subsidiado pelo Estado não significa que o Estado perde receita não, porque o transporte é quem movimenta a capital, movimenta as pessoas para o trabalho, para a escola e em muitas outras coisas.. por exemplo Goiânia não tem um metrô. Como pode uma cidade que está caminhando para dois milhões de habitantes só na capital fora o resto do aglomerado urbano, mas não tem um transporte que interliga as principais cidades do aglomerado urbano? Então é preciso haver mais investimento do setor público nessa área.

APÊNDICE 4

Produto Técnico e Tecnológico

Plano de Trabalho para promoção da participação da sociedade civil na gestão metropolitana do transporte público coletivo da Região Metropolitana de Goiânia

Déborah Lopes de Matos Morais

Gustavo Henrique Petean

Objetivo: Promover a participação social na gestão do transporte público coletivo da RMG.

Justificativa: Foi diagnosticada a necessidade de se promover a participação social através da inclusão da sociedade civil nas etapas de planejamento e de tomada de decisão referente à função pública do transporte coletivo na Região Metropolitana de Goiânia. Essa análise foi realizada através da investigação sobre as leis estaduais relacionadas ao tema nº 27, (GOIÁS, 1999); 34, (GOIÁS, 2001); 169 (GOIÁS, 2021), onde não há previsão do estabelecimento da participação da sociedade civil nas instâncias metropolitanas como a CDTC e CMTC. Foi observado também que há um Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Goiânia, denominado CODEMETRO, para a gestão das funções públicas de interesse em comum da RMG, inclusive do transporte público coletivo, porém o mesmo encontra-se inativo, tendo realizado somente uma reunião no ano de 2018. Contata-se também que na composição do referido conselho, há um percentual de representação da sociedade civil equivalente à 5% do total de membros. Segundo a Lei 139 (GOIÁS, 2018), os quatro membros da sociedade civil indicados para a composição do CODEMETRO devem ser indicados pelas federações do setor produtivo, as entidades de ensino superior do estado de Goiás, os Conselhos Profissionais e o Conselho Municipal de Política Urbana de Goiânia, sendo 1 (um) representante de cada uma dessas categorias.

Proposta

- Implementação do Conselho de Transporte Metropolitano de Goiânia (modelo consultivo)
- Inclusão de membros usuários no comitê interno da Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos denominado: Comitê Técnico de Planejamento (COTEPLAN)

Composição para o Conselho de Transporte Metropolitano de Goiânia

| Conselho de Transporte Metropolitano de Goiânia | |
|--|---|
| Membros | Sugestão |
| Representante do Governo do Estado de Goiás | Governador Diretor - Presidente da CMTC (quando indicado pelo governo do estado durante o rodízio) |
| Representante do Município de Goiânia | Prefeito do Município de Goiânia Diretor - Presidente da CMTC (quando indicado pelo município de Goiânia durante o rodízio) Diretor de Operações da CMTC (quando indicado pelo município) |
| Representante do Município de Aparecida de Goiânia | Diretor Administrativo e de Gestão da CMTC (quando indicado pelo município) |
| Representante do Município de Senador Canedo | Diretor de Fiscalização da CMTC (quando indicado pelo município) |
| Representante dos demais municípios que integram a RMTC | Diretor de Operações Intermunicipais Prefeito (a) Representante dos demais municípios que integram a RMTC |
| Representante da Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTC) | Representantes Membros da COMJI e/ou COTEPLAN da CMTC |

| | |
|--|---|
| Representante da RedeMob Consórcio | Representante eleito pela Instituição |
| Representante do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de Goiânia (SET) | Representante eleito pela Instituição |
| Representante da Assembléia Legislativa do Estado de Goiás | Deputados Estaduais |
| Representante da Câmara Municipal de Goiânia | Vereadores do Município |
| Representante da Câmara Municipal de Aparecida de Goiânia | Vereadores do Município |
| Representante da Câmara Municipal de Senador Canedo | Vereadores do Município |
| Representante das Câmaras Municipais dos demais Municípios que integram a RMTC | Vereador representante dos Municípios |
| Representantes dos usuários do Transporte Público Coletivo da Região Metropolitana de Goiânia | Usuários eleitos por conferência específica |
| Representantes dos usuários contemplados com o benefício da gratuidade (estudantes, idosos, pessoas com deficiência) | Usuários eleitos por conferência específica |

Fonte: Elaborado pela autora (2022).

Conselho de Transporte Metropolitano de Goiânia

