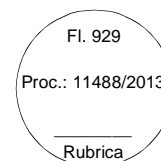




TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE AUDITORIA
PRIMEIRA DIVISÃO DE AUDITORIA



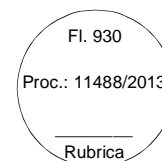
PRIMEIRO MONITORAMENTO

Avaliação das medidas adotadas para o aperfeiçoamento da qualidade e regularidade do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF.

Processo nº 11488/2013



BRASÍLIA – 2017



Resumo Executivo

Trata-se do primeiro monitoramento dos resultados da Auditoria Operacional realizada em 2014, no âmbito do Processo nº 11488/2013. A fiscalização efetuada naquele ano teve o objetivo de verificar a qualidade e a regularidade da prestação de serviço do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal-STPC/DF.

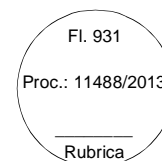
Na auditoria realizada, observou-se que o modelo operacional do STPC/DF estava em desacordo com as diretrizes definidas para o setor de transporte público urbano do Distrito Federal e previstas na Concorrência Pública nº 1/2011-ST, que preconizam a implantação de um sistema troncoalimentado.

Verificou-se que a regularidade do serviço básico de transporte não se fazia mensurável com exatidão, em face do descontrole administrativo e da insuficiência de dados e sistemas informatizados vinculados à gestão do transporte público coletivo no Distrito Federal. Também, evidenciou-se que tal serviço não era confiável, uma vez que não havia certeza de que ele seria regularmente prestado, tendo em vista as recorrentes paralisações das operadoras do STPC/DF. Constatou-se ainda a possibilidade de o usuário ser tarifado de maneira diferente da legalmente prevista, devido a falhas na integração tarifária intra e intermodal de transporte, além da não implantação do modelo de transporte previsto no Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno – PDTU e da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos, fazendo com que o STPC/DF fosse gerido à margem das políticas públicas e do arcabouço legal próprios do setor.

Quanto ao atendimento à população do Distrito Federal, observou-se que o serviço prestado pelo STPC/DF era insatisfatório, uma vez que a qualidade dos pontos de embarque e desembarque de passageiros não era monitorada de forma sistêmica pelo DFTrans, bem como suas estruturas, em conjunto com as das estações do METRÔ-DF, não eram dotadas de acessibilidade universal. Também, foi verificado que as informações prestadas aos usuários do modal rodoviário do STPC/DF em pontos de parada, interiores de veículos e ambientes eletrônicos não favoreciam o uso eficiente e eficaz do sistema. A insuficiente fiscalização de aspectos que são pressupostos para o regular funcionamento do sistema, como a integração, a lotação



TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE AUDITORIA
PRIMEIRA DIVISÃO DE AUDITORIA



e o cumprimento de ordens de serviços, bem como a falta de acompanhamento pelo poder público do desempenho atingido pelos prestadores de serviços contribuía para uma prestação de serviços de transporte de baixa qualidade.

Por fim, entendeu-se que os investimentos realizados no STPC/DF entre 2009 e 2014, bem como as melhorias alcançadas, não foram suficientes para garantir a prestação do serviço de transporte público urbano em nível de qualidade adequado.

Como resultado, o Tribunal, mediante a Decisão nº 2150/2015, entre outras proposições formuladas às entidades gestoras do STPC/DF, determinou a elaboração de plano operacional com vistas a: concluir a infraestrutura do STPC/DF e implantar as linhas do sistema troncoalimentado; implantar a Conta de Compensação e a Câmara de Compensação de Receitas e Créditos, integrando-as; definir e efetivar sistemática informatizada que possibilite gerir e fiscalizar a operação do STPC/DF; implementar irrestritamente a integração tarifária; definir metodologia de aferição do desempenho das operadoras do sistema; fornecer estrutura e estabelecer rotinas e procedimentos de fiscalização dos serviços prestados; gerenciar, construir e manter pontos de embarque e desembarque de passageiros; cumprir os requisitos legais de acessibilidade em toda estrutura do STPC/DF; e fornecer informações adequadas e tempestivas aos usuários do STPC/DF, em diversos meios.

O que o Tribunal buscou avaliar?

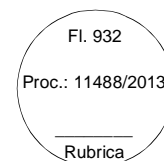
A presente fiscalização tem como objetivo geral acompanhar e avaliar o grau de cumprimento das medidas constantes da Decisão nº 2150/2015, pela qual o Tribunal determinou a adoção de medidas ao aperfeiçoamento da qualidade e regularidade do STPC/DF.

O que o Tribunal constatou?

No presente monitoramento, constatou-se a existência de matriz operacional das linhas do modelo troncoalimentado do STPC/DF, bem como a integração tarifária entre os operadores das linhas urbanas e entre estes e o Metrô. Quanto aos operadores das linhas rurais, verificaram-se falhas na integração tarifária



TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE AUDITORIA
PRIMEIRA DIVISÃO DE AUDITORIA



entre eles, bem como deles com os operadores de linhas urbanas, incidindo a cobrança de tarifas sem os descontos legais.

Em relação aos cartões de créditos comercializados pelo Metrô serem aceitos como meio de pagamento nos validadores do modal rodoviário, verificou-se que isso não ocorre.

Sobre a adequação das ordens de serviços dos operadores do STPC/DF diversos dos contratados em decorrência da CP nº 01/2011-ST, de modo que exerçam função de complementariedade em relação aos selecionados por essa concorrência, verificou-se que os trajetos operacionalizados por aqueles, quando em linhas urbanas, complementam os das empresas contratadas na concorrência. Destacando-se que a integração tarifária implementada entre os operadores urbanos facilitou a realização de viagens integradas entre esses operadores do STPC/DF. Entretanto, em relação aos operadores das linhas rurais, verificou-se a existência de superposição de rotas entre esses e os que realizam o transporte nas linhas urbanas.

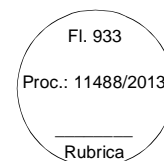
No que tange à obtenção de receitas extrapatrimoniais, decorrentes da locação de espaços publicitários nos veículos operadores do STPC/DF, verificou-se que o DFtrans não estabeleceu preços mínimos para a locação desses espaços e, por conseguinte, não verifica a compatibilidade dos valores pactuados pelas concessionárias e permissionárias do STPC/DF com as contratantes.

Como consequência, a Autarquia anuiu ajustes, ainda vigentes, cujo valor cobrado equivale a 1,4% (um vírgula quatro por cento) do constante de termo de contrato firmado no ano de 2011, referente a espaços semelhantes. Não bastasse isso, encaminhou ao Tribunal cópias de alguns instrumentos de contratos sem qualquer assinatura das partes, inclusive sem a anuência do próprio gestor do DFtrans.

No quadro a seguir, expõe-se a situação atual do atendimento das determinações do Tribunal, constantes da Decisão nº 2150/2015, objeto da presente fiscalização.

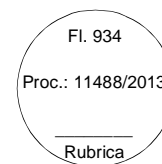


TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE AUDITORIA
PRIMEIRA DIVISÃO DE AUDITORIA



Quadro 1 - Resumo do primeiro monitoramento da Decisão nº 2150/2015

	CUMPRIDOS	PARCIALMENTE CUMPRIDOS	CUMPRIMENTO NÃO INICIADO OU SUSPENSO	TOTAL
ITENS DA DECISÃO Nº 2150/2015	IV.e	III.b, III.e, IV.a, IV.g.i, IV.g.ii, IV.g.iii, IV.i, IV.k, IV.o, V.a, V.b.	II, III.a, III.c, III.d, IV.b, IV.c, IV.d, IV.f, IV.h, IV.j, IV.m, IV.n.	24
QUANTIDADE	1	11	12	24
PERCENTUAL	4%	46%	50%	100%



1. Introdução

1.1. Apresentação

Trata-se de Monitoramento realizado na Secretaria de Estado de Mobilidade – SEMOB/DF, no Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans e na Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – Metrô/DF, a fim de verificar o atendimento das determinações constantes da Decisão nº 2150/2015, em atenção ao PGA/2017, aprovado pela Decisão Administrativa nº 58/2016.

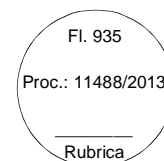
1.2. Visão Geral do Objeto

2. Em 2014, foi realizada Auditoria Operacional na Secretaria de Estado de Mobilidade – SEMOB/DF (à época, Secretaria de Transportes do Distrito Federal – ST), no Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans e na Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – Metrô/DF, em cumprimento ao PGA/2013, cujo objeto foi a qualidade e a regularidade dos serviços do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF.

3. A SEMOB/DF é responsável por planejar, coordenar, executar e avaliar a gestão e as políticas de mobilidade do Distrito Federal. Por meio do Decreto nº 36.236/2015, a Secretaria de Estado de Transportes foi sucedida pela Secretaria de Estado de Mobilidade e a área de atuação da Pasta foi redefinida, ampliando suas competências e buscando a integração dos vários meios de deslocamentos implementados.

4. O Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans¹ é responsável pelo planejamento, controle e avaliação do transporte público distrital. Além disso, compete à Autarquia estabelecer os critérios para obter informações relativas aos operadores e assegurar a prestação adequada dos serviços de transporte público coletivo no Distrito Federal.

¹ A Lei nº 241/1992, art. 1º, transformou o Departamento de Transportes Urbanos da Secretaria de Transportes do Distrito Federal em autarquia e a denominou de Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos do Distrito Federal – DMTU/DF; o Decreto nº 23902/2003 alterou a denominação para Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans.



5. A Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – Metrô/DF, criada pelo Decreto nº 15308/1993, integra a administração indireta distrital e vincula-se à Secretaria de Estado de Mobilidade – SEMOB/DF. A Companhia tem como principal objetivo planejar, projetar, construir, operar e manter o sistema de transporte público coletivo sobre trilhos no Distrito Federal. De acordo com a Carta de Serviços ao Cidadão², atualmente o Metrô transporta aproximadamente 150 mil pessoas por dia e conta com cerca de 42 Km de via.

6. Os gestores das principais unidades relacionadas ao objeto da fiscalização durante o período de planejamento do monitoramento da auditoria estão listados a seguir:

Quadro 2 – Gestores das jurisdicionadas fiscalizadas

Jurisdicionada	Gestor	Cargo/Função	Nomeação
SEMOB	Fábio Ney Damasceno	Secretário	16/09/2016
	Felipe Leonardo Santos Martins	Sub. de Fiscalização	16/09/2016
	Daniel Pereira de Araújo	Chefe da UEGP ³	23/12/2015
	Cristiane Geiss Nardes	Chefe da UEPG ⁴	16/09/2016
DFTrans	Léo Carlos Cruz	Diretor-Geral	03/08/2015
	Harumy Tomonori Honda Jr.	Chefe da UCBA ⁵	31/08/2016
	Livia Maria da Silva Lima	Chefe da DTI ⁶	31/08/2016
	Glicério Fernandes da Silva	Gerente da GPM ⁷	03/08/2015
Metrô	Marcelo Contreiras de Almeida Dourado	Diretor-Presidente	30/09/2015
	Carlos Alexandre da Cunha	Diretor de Operação e Manutenção	30/09/2015

Fonte: sítios da SEMOB, DFTrans, Metrô/DF e DODF.

² Disponível em: http://www.metro.df.gov.br/wp-content/uploads/2016/11/carta_servicos_final10.pdf

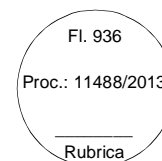
³ Unidade Especial de Gerenciamento do Programa de Transporte Urbano (UEGP)

⁴ Unidade Especial de Planejamento e Gestão Estratégica (UEPG)

⁵ Unidade de Controle de Bilhetagem Automática (UCBA)

⁶ Diretoria de Tecnologia da Informação (DTI)

⁷ Gerência de Programação e Monitoramento (GPM)



1.3. Contextualização

7. O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno – PDTU definiu⁸ o estabelecimento do modelo troncoalimentado no Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF.

8. No serviço troncoalimentado, as linhas de ônibus dividem-se em troncais e alimentadoras. As troncais interligam os principais corredores de transporte e as alimentadoras captam e distribuem as demandas dos serviços troncais, além de atenderem a demanda por viagens locais. Em regra, o usuário faz um ou mais transbordos entre o ponto de embarque e de destino, podendo haver integração entre diferentes modais de transporte.

9. O Governo do Distrito Federal, com o objetivo de implantar tal modelo, realizou a Concorrência Pública nº 1/2011, a qual previu, entre outras iniciativas, a operacionalização de 4 (quatro) corredores troncais no STPC/DF: Corredor Oeste⁹, Corredor Sul¹⁰, Corredor Norte¹¹ e Interbairros¹², além da expansão do Metrô.

10. A auditoria foi realizada em 2014 no âmbito da Secretaria de Estado de Mobilidade – SEMOB/DF (à época, Secretaria de Transportes do Distrito Federal – ST), do Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans e da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – Metrô/DF para verificar a qualidade e a regularidade da prestação de serviço do Sistema de Transporte Público Coletivo (STPC/DF). Assim, foram apontados 11 (onze) Achados de Auditoria, listados no quadro a seguir.

Quadro 3 – Achados de Auditoria – Processo nº 11488/2013

ACHADO	DESCRIÇÃO
1	Modelo operacional do STPC/DF em desacordo com as diretrizes da Concorrência nº 1/2011-ST e do Plano Diretor de Transporte Urbano e

⁸ Lei nº 4566/2011, que aprovou o PDTU, art. 15, caput e inciso I:

“Art. 15. Para melhor atender à demanda e racionalizar a oferta de transporte, deverão ser implantadas medidas operacionais de reestruturação, compreendendo, entre outras:

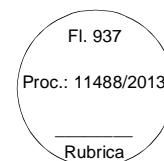
I – mudança do modelo operacional com a criação de linhas troncais, alimentadoras e distribuidoras integradas;”

⁹ Também chamado Linha Verde, ligando Taguatinga/Ceilândia à Rodoviária do Plano Piloto e ao Terminal Asa Sul.

¹⁰ Também chamado Linha Laranja, ligando Gama e Santa Maria à Rodoviária do Plano Piloto, ao Terminal Asa Sul e ao Terminal Asa Norte.

¹¹ Também chamado Linha Amarela, ligando Planaltina ao Terminal Asa Norte e à Rodoviária do Plano Piloto.

¹² Também chamada Linha Vermelha, ligando Samambaia ao Terminal Asa Sul.



	Mobilidade do Distrito Federal e Entorno – PDTU.
2	Gestão econômico-financeira realizada à margem da legislação.
3	Limitação dos sistemas informatizados de gestão e fiscalização do transporte público de passageiros.
4	Integração física, tarifária e operacional incipiente.
5	Paralisações recorrentes da prestação de serviços.
6	Ausência de aferição e acompanhamento do desempenho das empresas operadoras do STPC/DF.
7	Fiscalização insuficiente do transporte público de passageiros.
8	Gestão deficiente dos pontos de embarque e desembarque de passageiros.
9	Acessibilidade precária nas paradas de ônibus, estações de metrô e veículos não vinculados à Concorrência nº 1/2011-ST.
10	Precariedade das informações prestadas aos usuários.
11	Controle insuficiente dos investimentos realizados pelas empresas operadoras do STPC/DF.

Fonte: Relatório Final de Auditoria, fl.327, Processo nº 11488/2013.

11. O Tribunal tomou conhecimento do Relatório Final de Auditoria¹³ por meio da Decisão nº 2150/2015 (e-DOC A34456EB, fls. 918/921), após o que enviou cópia de sua deliberação às jurisdicionadas para manifestação. A SEMOB encaminhou resposta por meio do Ofício nº 1501/2015-GAB/SEMOB (e-DOC 24560953, fls. 536/555), o DFTrans, após solicitar dilação de prazo, manifestou-se por meio do Ofício nº 73/2016-GAB/DFTRANS (e-DOC D2DEE513, fls. 571/574) e o Metrô/DF pronunciou-se por meio do Ofício nº 196/2015-PRE (e-DOC 9EFA3C5E, fl. 275).

1.4. Destinatários do Relatório

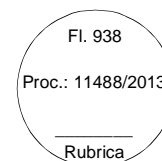
12. O Relatório de Monitoramento terá como destinatários o TCDF, a SEMOB/DF, o DFtrans e o Metrô/DF.

1.5. Objetivos

1.5.1. Objetivo Geral

13. Monitorar o cumprimento da Decisão nº 2150/2015, em que o Tribunal determinou a adoção de medidas necessárias ao aperfeiçoamento da qualidade e regularidade do STPC/DF.

¹³ e-DOC 89D50CDA, fls. 318/491.



1.5.2. Objetivo Específico

14. A fim de verificar o atendimento às deliberações do Tribunal, agruparam-se os itens II a V da Decisão nº 2150/2015 em 5 (cinco) temas, listados no quadro a seguir, a partir dos quais se definiram as questões de monitoramento.

Quadro 4 – Temas de monitoramento

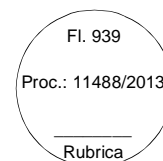
Questão	Tema	Itens da Decisão
1	Integração física, tarifária, operacional e modelo troncoalimentado	III.a; III.b; IV.c; IV.d; V.a; V.b
2	Acesso à informação, acessibilidade e gestão de pontos de embarque e desembarque	IV.h; IV.i; IV.j; IV.k
3	Fiscalização do STPC e sistemas informatizados	III.e; IV.a; IV.e; IV.f; IV.g
4	Gestão econômico-financeira	III.c; III.d; IV.b; IV.o.i; IV.o.ii; IV.o.iii
5	Plano de contingência e adequação dos termos dos contratos de concessão e permissão	II; IV.m; IV.n

15. As questões de monitoramento encontram-se assim definidas:

1. A SEMOB e o DFtrans implementaram as medidas necessárias à efetiva integração física, tarifária e operacional entre os operadores do STPC/DF com atendimento das diretrizes do PDTU?
2. A SEMOB aprimorou o acesso à informação, a acessibilidade e a gestão dos pontos de embarque e desembarque?
3. A SEMOB e o DFtrans aperfeiçoaram os mecanismos de fiscalização e gestão do STPC/DF?
4. A gestão econômico-financeira do STPC/DF realizada pela SEMOB e pelo DFtrans está em consonância com as normas aplicáveis?
5. A SEMOB, o DFTrans e o Metrô/DF implementaram um plano operacional de contingência, bem como aprimoraram os termos dos contratos de concessão e permissão?

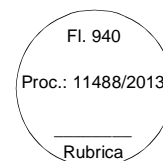
1.6. Escopo

16. O monitoramento abrangerá o cumprimento das deliberações constantes dos itens II a V da Decisão nº 2150/2015, transcritas a seguir:



Quadro 5 – Deliberações constantes da Decisão nº 2150/2015

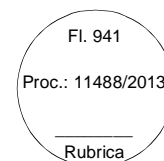
ITEM DA DECISÃO	DELIBERAÇÕES
II	Determinar à SEMOB, DFTrans e METRÔ-DF que, em um prazo de 60 dias e atuando de forma conjunta, elaborem e implementem um plano operacional de contingência com objetivo de manter a operação regular do STPC/DF em todo Distrito Federal nos casos de interrupção dos serviços de transporte público de passageiros, independente da motivação, responsáveis, duração e extensão da paralisação;
III	Determinar à SEMOB e DFTrans que, atuando de forma conjunta e dentro de suas respectivas competências:
III.a	elaborem e implantem planejamento estratégico-operacional para adequar e concluir a infraestrutura necessária à plena operacionalização do modelo troncoalimentado no STPC/DF, conforme previsto no PDTU;
III.b	considerando a infraestrutura disponível e o planejamento a ser confeccionado em atenção ao item supramencionado, elaborem e implantem a matriz operacional de todas linhas do modelo troncoalimentado no STPC/DF, em consonância com as diretrizes do PDTU e da CP nº 1/2011-ST;
III.c	realizem estudos e adotem as providências cabíveis com o objetivo de implementar a Conta de Compensação – CC e a Câmara de Compensação de Receitas e Créditos-CCRC do STPC/DF, apontando os eventuais procedimentos e recursos a serem aplicados no cumprimento da Lei nº 4011/2007 e do Decreto nº 33559/2012, tais como estrutura física, pessoal, sistemas e equipamentos informatizados, normatização de processos e rotinas de trabalho, elaboração de relatórios gerenciais, entre outros itens;
III.d	definam e implementem sistemática informatizada que possibilite gerir e operar a CC e a CCRC do STPC/DF, elaborando plano diretor de tecnologia da informação que verse sobre a continuidade, integração e desenvolvimento dos sistemas atuais e previstos como instrumentos de gestão do STPC/DF;
III.e	realizem estudos e adotem as providências cabíveis com o objetivo de definir e efetivar sistemática informatizada que possibilite gerir e fiscalizar a operação do STPC/DF, conforme previsto na Concorrência nº 01/2011, elaborando plano diretor de tecnologia da informação que verse sobre:
III.e.i	a continuidade e integração dos sistemas atuais e previstos como instrumentos de gestão do poder público (ITS/SIM, SIT, TDMAX/SBA, etc), avaliando a necessidade de continuidade do Pregão Presencial nº 10/2014;
III.e.ii	a implementação de funcionalidades que permitam, ao menos: elaboração, validação, registro, emissão e disponibilização das ordens de serviço para consulta das operadoras do STPC/DF; recebimento, validação, processamento e cruzamento dos dados provenientes das ordens de serviços, bilhetagem automática e GPS dos veículos para fins de remuneração e fiscalização das operadoras; emissão de relatórios gerenciais sobre a execução dos serviços; aferição de indicadores de desempenho;
IV	determinar à SEMOB que:
IV.a	implemente, por meio de sua Subsecretaria de Fiscalização, Auditoria e Controle – SUFISA, rotina de fiscalização periódica da efetiva integração física, tarifária e operacional por parte do Metrô-DF e operadoras do STPC/DF;
IV.b	adote providências a fim de ampliar as hipóteses de rateio de receita tarifária previstas no Decreto nº 30.011/2009 para todos os possíveis casos de integração previstos no Decreto nº 35.293/2014, implantando as regras estabelecidas no sistema SBA/TDMAX e na Câmara de Compensação de Receitas e Créditos do



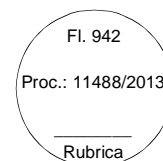
ITEM DA DECISÃO	DELIBERAÇÕES
	STPC/DF;
IV.c	adote providências para que o cartão comercializado pelo Metrô-DF seja reconhecido como meio de pagamento nos validadores embarcados nos veículos do modal rodoviário, semelhante ao que ocorre com o Cartão Cidadão no acesso às estações daquela companhia;
IV.d	realize estudo e adote as providências cabíveis com vistas à unificação dos cartões de crédito de transporte comercializados pelo Metrô-DF e Fácil;
IV.e	revise as competências do GMOP/DFTrans e SUFISA/SEMOB em relação à fiscalização da operação e aos indicadores do STPC/DF, afastando qualquer conflito aparente de competências entre aqueles setores;
IV.f	definidas as competências do GMOP/DFTrans e SUFISA/SEMOB em relação aos Indicadores do STPC/DF, adote providências para que o setor responsável:
IV.f.i	estabeleça metodologia de aferição do desempenho das permissionárias do STPC/DF, observando o nível de serviço fixado na Concorrência nº 01/2011 e o equilíbrio econômico-financeiro dos termos de permissão;
IV.f.ii	normatize e execute rotina para a aferição regular dos indicadores de desempenho das operadoras do STPC/DF, bem como da revisão periódica da sua adequação, efetividade e exequibilidade;
IV.f.iii	defina e oficialize o(s) responsável(is) para, no âmbito da gestão de cada bacia e contrato, atuar tempestivamente junto às operadoras de serviço do STPC/DF de forma a garantir o nível de serviço planejado;
IV.f.iv	faça gestões junto ao DETRAN/DF, PCDF e demais órgãos do complexo administrativo do Distrito Federal com vistas a obter, de forma regular e tempestiva, os dados externos ao STPC/DF requeridos para aferição dos indicadores de desempenho das operadoras do referido sistema;
IV.g	definidas as competências do DFtrans e SUFISA/SEMOB em relação à fiscalização da operação do STPC/DF, adote providências para:
IV.g.i	dotar o setor responsável de estrutura de fiscalização compatível com a dimensão do STPC/DF, incluindo no mínimo os seguintes requisitos: recursos físicos, humanos, tecnológicos e orçamentários;
IV.g.ii	estabelecer rotinas e procedimentos que garantam a adequada aferição do atendimento das ordens de serviço de operação, das condições de uso e lotação dos veículos, das integrações intra e intermodais, das vigências de contratos e demais aspectos operacionais previstos no STPC/DF;
IV.g.iii	que o setor responsável exija, por ocasião da inspeção veicular prévia e de vistorias periódicas programadas ou eventuais, como condição para aprovação dos mesmos, a conformidade técnica com os parâmetros definidos no Edital da Concorrência nº 1/2011-ST quanto a equipamentos acoplados, padrões técnicos, programação visual e funcionalidades mínimas do Sistema Integrado de Mobilidade e do Sistema de Vigilância da Frota por Câmeras de Televisão, bem como a conformidade integral com os requisitos da NBR 14.022, para todos os veículos autorizados a operar;
IV.h	elabore e implante um plano diretor de construção, conservação, manutenção e gerenciamento de pontos de embarque e desembarque de passageiros, abordando, no mínimo, os seguintes aspectos: definição de requisitos de infraestrutura básica em função da demanda, rotinas de monitoramento e mapeamento das condições físicas, acompanhamento periódico da demanda de passageiros, priorização dos investimentos públicos com base em critérios técnicos



TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE AUDITORIA
PRIMEIRA DIVISÃO DE AUDITORIA



ITEM DA DECISÃO	DELIBERAÇÕES
	e objetivos e adoção de providências para o integral cumprimento, nos modais rodoviário e ferroviário, do disposto na NBR 9.050 (acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos;
IV.i	realize gestão junto à SEGETH com objetivo de transferir a administração do Contrato nº 01/2002 – SO à DFTrans, a fim de concentrar a gestão dos contratos de construção e conservação de abrigos de passageiros em um único órgão, promovendo maior eficácia na aplicação dos recursos a eles vinculados;
IV.j	elabore estudo examinando a pertinência e a viabilidade de realizar contratação similar à utilizada no Edital de Concorrência Pública nº 14/2001-ASCAL/PRES, adotando as devidas providências para suprir os pontos de embarque e desembarque de condições satisfatórias de atendimento da demanda e conforto aos usuários
IV.k	elabore e implante um plano diretor de informação e comunicação com o usuário do STPC/DF, contemplando, no mínimo, os seguintes aspectos:
IV.k.i	nos pontos de embarque e desembarque de passageiros: identificação formal da parada e das linhas que as servem, contemplando trajetos e horários;
IV.k.ii	nos veículos: informações sobre o trajeto e tempo previsto de viagem, integração (intra ou intermodal) e normatização do uso dos recursos audiovisuais embarcados nos veículos para utilidade pública e publicidade;
IV.k.iii	no ambiente web, disponibilização de: informações sobre linhas, horários, trajetos, tarifas, operadoras e demais aspectos operacionais e que possibilitem o controle social; aplicativo para aparelhos de telefonia móvel; localização de pontos de embarque e desembarque e dos veículos em operação (GPS);
IV.k.iv	procedimentos e rotinas operacionais que garantam a confiabilidade e a tempestividade das informações disponibilizadas aos usuários do STPC/DF;
IV.m	no prazo de 90 dias, e com fulcro no item 2 da cláusula IV dos contratos de concessão referentes ao Edital da CP nº 01/2011:
IV.m.i	reveja o item 5 da cláusula XIV dos contratos de concessão, de forma a limitar as hipóteses de não responsabilização das concessionárias pela descontinuidade dos serviços apenas aos casos fortuitos ou de força maior;
IV.m.ii	estabelecer penalidade contratual às concessionárias, proporcional à lesão causada à coletividade, na hipótese da descontinuidade dos serviços por motivos alheios ao caso fortuito ou à força maior;
IV.n	revise os termos de permissão vigentes para manter equidade entre as concessionárias e as permissionárias na aplicação das medidas indicadas no item anterior, também no prazo de 90 dias;
IV.o	doravante:
IV.o.i	na hipótese de prorrogação da vigência dos contratos de permissão atualmente existentes no STPC/DF, justifique a vantajosidade de eventual renovação e exija das operadoras o mesmo nível de serviço então requerido das concessionárias selecionadas pela CP nº 1/2011-ST;
IV.o.ii	faça cumprir os contratos de concessão de transporte público no que tange às informações a serem prestadas periodicamente pelas concessionárias ao Poder Concedente, bem como atue de forma similar junto às permissionárias do STPC/DF;

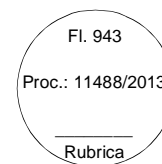


ITEM DA DECISÃO	DELIBERAÇÕES
IV.o.iii	faça constar dos seus relatórios anuais de gestão as informações acerca dos investimentos previstos e realizados pelo setor privado no STPC/DF;
V	determinar à DFTrans que:
V.a	enquanto durar a vigência dos contratos com as operadoras do STPC/DF não escolhidas por meio da CP nº 1/2011-ST, ajuste suas ordens de serviço a fim de que exerçam, em cada bacia, função de complementaridade em relação à atuação das empresas selecionadas pela referida concorrência pública;
V.b	no prazo de 90 dias, adote providências na programação do TDMAX/SBA de forma a inibir o descumprimento do Decreto nº 35.293/2014 pelas operadoras do STPC/DF, não permitindo a cobrança abusiva dos usuários, bem como a remuneração excessiva das empresas de transporte público coletivo, informando ao Tribunal, no mesmo prazo, as medidas adotadas;

Fonte: Decisão nº 2150/2015, Processo nº 11488/2013.

1.7. Metodologia

17. Os procedimentos e técnicas utilizados na execução da presente fiscalização encontram-se registrados na Matriz de Planejamento do Monitoramento (fls. 905/911), merecendo destaque a pesquisa e análise documental e a observação direta, esta última aplicada por meio de verificação in loco de ônibus e de abrigos de passageiros, além de testes presenciais de integração tarifária no âmbito do STPC/DF.



2. Análise do atendimento das deliberações

2.1. Questão de Monitoramento 1: A SEMOB e o DFTrans implementaram as medidas necessárias à efetiva integração física, tarifária e operacional entre os operadores do STPC/DF com atendimento das diretrizes do PDTU?

Não. As jurisdicionadas noticiaram que o Programa Circula Brasília contém as medidas necessárias à plena efetivação da integração física, tarifária e operacional, inclusive indicando os respectivos prazos de início e término de cada uma. Observou-se que as medidas anunciadas tiveram seus prazos de conclusão reprogramados para além do prazo de conclusão desta fiscalização, razão pela qual as integrações física e operacional ainda não ocorreram plenamente. Entretanto, em relação à integração tarifária, verificou-se que se encontra parcialmente implementada, uma vez que nos testes realizados não se verificaram falhas nas integrações entre os operadores das linhas urbanas, mas se verificaram cobranças excessivas entre os que operam as linhas rurais e entre estes e os das linhas urbanas.

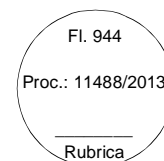
2.1.1. Decisão nº 2150/2015, item “III.a”.

III) Determinar à SEMOB e DFTrans que, atuando de forma conjunta e dentro de suas respectivas competências: a) elaborem e implantem planejamento estratégico-operacional para adequar e concluir a infraestrutura necessária à plena operacionalização do modelo troncoalimentado no STPC/DF, conforme previsto no PDTU (Achado 1);

Situação que levou à deliberação

18. Durante a auditoria observou-se que o modelo troncoalimentado do STPC/DF carecia de infraestrutura necessária à plena operacionalização de todas as linhas dessa natureza no sistema. Destacou-se que dos quatro corredores previstos para a circulação de veículos do tipo BRT (*Bus Rapid Transit*), articulados e biarticulados, apenas um estava operando com ônibus do tipo BRT¹⁴; dois não tiveram

¹⁴ Corredor Sul (Linha Laranja).



suas obras iniciadas¹⁵; e o Corredor Oeste (Linha Verde) dependia da aquisição de ônibus com portas à esquerda e de adequações viárias para operacionalização plena.

19. Além disso, constatou-se que, por não ser permitida a integração com os demais modais rodoviário e ferroviário no Terminal Asa Sul (TAS), os veículos do Expresso DF Sul circulavam por vias que não foram concebidas ou adaptadas para tal fim, além de utilizarem a Rodoviária do Plano Piloto – RPP como terminal de suas operações, comprometendo a capacidade operacional do local e a fluidez esperada para o trânsito nessas vias, além do próprio funcionamento do Expresso DF.

Providências adotadas e comentários dos gestores

20. A Semob afirmou¹⁶ que, entre 2015 e 2017, com o objetivo de adequar e concluir a infraestrutura do modelo troncoalimentado, inaugurou 16 (dezesseis) terminais rodoviários, sendo 8 (oito) construídos e 8 (oito) reformados, e que há ainda a previsão de entrega dos de Sobradinho e Planaltina, necessários para a realização da integração.

21. Além disso, noticiou¹⁷ o lançamento do **Programa Circula Brasília**, o qual afirmou ser o primeiro programa estruturante de mobilidade da capital do país, regido pelos seguintes conceitos: 1) priorizar o transporte coletivo e não motorizado; ii) integração entre os modos de transporte; iii) requalificação urbana (calçadas, ciclovias); iv) melhoria na qualidade da prestação dos serviços; v) implantação de tecnologia na melhoria da mobilidade urbana; vi) maior confiabilidade do sistema de transporte; vii) melhoria na qualidade de vida e ambiental da população.

22. Nesse programa previu-se a implementação de 80 (oitenta) ações, indicadas em planilha encaminhada pela Semob. Dentre elas, 59 (cinquenta e nove) estão relacionadas à adequação e conclusão da infraestrutura necessária à plena operacionalização do modelo troncoalimentado no STPC/DF.

23. Essas ações estão relacionadas à execução de projetos e obras e à operacionalização dos corredores troncais do sistema (Expressos Aeroporto, Noroeste, Sudoeste, Sul, Norte e Oeste); à expansão de linhas e estações do

¹⁵ Corredor Norte (Linha Amarela) e Via Interbairros (Linha Vermelha).

¹⁶ Ofício nº 439/2017 – GAB/Semob, item a.

¹⁷ Ofício nº 1035/2016 – GAB/Semob, item 2 e Ofício nº 336/2017 – GAB/Semob, item 1.



Metrô/DF; a projetos e obras de implantação do Veículo Leve sobre Trilhos – VLT; à conclusão de reformas e construções de novos terminais rodoviários; à ampliação do sistema viário; e à infraestrutura necessária à mobilidade por bicicletas integrada ao STPC/DF. Para cada ação, foram estabelecidos prazos de início e fim.

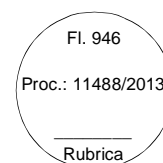
24. Quanto ao atual estágio de implementação das ações cujos prazos de início já se cumpriram, estando vencidas ou não as datas estabelecidas para sua respectiva conclusão, a Semob apresentou as seguintes informações:

Quadro 6 – Situação dos Projetos e Obras do Modelo Troncoalimentado

ID	Projeto	Ação	Previsão de Início	Previsão de Término	Estágio Atual	Nova Previsão de Término
1	EXPRESSO AEROPORTO	Contratar a execução dos projetos de engenharia, incluindo parte civis e sistemas operacionais (ITS)	set/16	mai/17	Houve mudança de estratégia e foi considerada desnecessária a implantação do BRT.	-
4	EXPRESSO NOROESTE	Projeto de engenharia do BRT (Av. Hélio Prates)	jul/16	mai/17	Projeto em atualização pelo GT (Port. 89/2016)	mai/17
5	EXPRESSO NOROESTE	Atualizar o projeto do sistema BRT na ligação entre o TAS/TAN via EPIA	out/16	mai/17	Em análise outras propostas para substituir o projeto inicial, considerado inadequado.	-
6	EXPRESSO NOROESTE	Contratar o projeto do Terminal Multimodal da Rodoferroviária	out/16	mai/17	Suspenso em função da inviabilidade de ligação do TAS ao TAN pela EPIA.	-
11	EXPRESSO SUDOESTE	Concluir o projeto executivo do BRT	abr/15	mar/17	Lançamento da licitação em julho/17.	mai/18
12	EXPRESSO SUDOESTE	Projeto da Obra de Arte Especial entre o BRT do Eixo Sul com o BRT do Eixo Sudoeste	out/16	mai/17	Após estudos, concluiu-se pela suspensão do projeto.	-
19	EXPRESSO OESTE	Projeto de engenharia da EPIG (BRT)	jul/16	mar/17	Criado Grupo de Trabalho para atualizar os projetos	mai/17
20	EXPRESSO OESTE	Projeto de engenharia da ESPM (BRT) até o TAS	jul/16	mar/17		mai/17



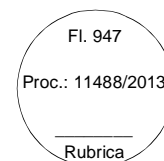
TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE AUDITORIA
PRIMEIRA DIVISÃO DE AUDITORIA



ID	Projeto	Ação	Previsão de Início	Previsão de Término	Estágio Atual	Nova Previsão de Término
22	EXPRESSO OESTE	Projeto de engenharia da EPTG (Túnel de Taguatinga/Terminal Pôr do Sol) com estação CENTRAD	ago/16	mar/17	(Portaria Sinesp nº 89/2016).	mai/17
40	Terminais e Abrigos	Conclusão das reformas de terminais (9)	abr/15	mar/17	Reformados 8 Terminais Rodoviários.	dez/17
41	Terminais e Abrigos	Conclusão das obras dos Novos Terminais (4)	abr/15	abr/17	Concluído	-
50	Mobilidade Ativa	Plano de mobilidade a pé - diagnóstico, princípios, diretrizes e objetivos estratégicos	out/16	mar/17	As duas ações foram fundidas e houve a contratação de serviços de consultoria para subsidiar o desenvolvimento das ações.	dez/17
51	Mobilidade Ativa	Plano de mobilidade por bicicleta - mapeamento, princípios, diretrizes e objetivos estratégicos	out/16	mar/17		dez/17
52	Mobilidade Ativa	Instalação de para-ciclos nos Pólos Geradores de Tráfego	ago/16	abr/17	Em elaboração do Termo de Referência para compra de 2000 paraciclos.	-
53	Mobilidade Ativa	Ampliação do sistema de bicicletas compartilhadas	ago/16	abr/17	Prevista a implantação de novas estações na UNB e em estudo a ampliação para as RAs atendidas pelo Metrô e BRT.	-
55	Aperfeiçoamento do STPC	Projeto de Reforma do Terminal de Integração Multimodal Asa Sul - TAS	out/16	mai/17	Projeto suspenso.	-
57	Aperfeiçoamento do STPC	Implantação do Bilhete Único através de um novo conceito tecnológico	set/16	jan/17	Transferida aos operadores do STPC (Dec. 38.010/2017).	ago/17
60	Aperfeiçoamento do STPC	Melhorias operacionais nos Terminais (adequações nos	jun/16	mai/17	Realizaram-se estudos para melhoria operacional dos terminais e	-

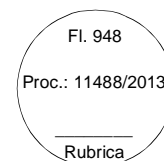


TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE AUDITORIA
PRIMEIRA DIVISÃO DE AUDITORIA



ID	Projeto	Ação	Previsão de Início	Previsão de Término	Estágio Atual	Nova Previsão de Término
		terminais do BRT - Gama e Santa Maria)			organização das estruturas de bilhetagem e avaliação dos fluxos.	
61	Aperfeiçoamento do STPC	Elaboração/ Implantação dos estudos de melhorias, racionalização e otimização do STPC	jul/16	abr/17	Atividade executada pelo DFtrans com frequência.	-
64	Aperfeiçoamento do STPC	Operação do corredor de ônibus da EPTG (Aquisição de novos ônibus)	ago/16	mar/17	Aquisição de novos ônibus prevista para o 2º sem/2017	dez/17
69	TCB	Sistema de Transporte de Pessoas com deficiência	jun/16	mai/17	Proposta de PL para criação de transporte porta a porta encaminhado à Casa Civil para demais providências.	dez/17
73	Manutenção do STPC	Estruturação do sistema de manutenção de Terminais e Estações	jul/16	nov/16	Há licitação prevista para agosto/2017	ago/17
75	Tecnologia	Sistema de informações em tempo real aos usuários (horário dos ônibus)	jul/16	abr/17	O rastreamento em tempo real encontra-se em teste, e a fase operacional está prevista para o 2º sem/2017.	dez/17
76	Tecnologia	Implantação do sistema de vídeo-monitoramento nos principais terminais de ônibus	jul/16	abr/17	Criada a Central de Vigilância para coletar e analisar imagens captadas do interior da frota (Dec. 38.010/2017).	set/17
80	SEMOB	Estudos para implantação do sistema de Estacionamento Rotativo	jun/16	abr/17	Edital de PMI em desenvolvimento na Secretaria das Cidades.	-

Fonte: Anexo ao Ofício nº 447/2017-GAB/Semob, e-DOC 99CCC793.



Análise

25. De acordo com as informações encaminhadas pela Semob, havia 25 (vinte e cinco) ações relacionadas à infraestrutura do modelo troncoalimentado do STPC/DF, dentro do Programa Circula Brasília, com previsão de término para até o mês de maio de 2017. Contudo, no início de junho de 2017 apenas a que se refere à construção de novos terminais rodoviários encontrava-se concluída.

26. Observa-se que parte significativa¹⁸ das ações tiveram seus prazos de término reprogramados e que muitas delas se encontram sob revisão de projetos executivos, em fase de elaboração de Termo de Referência ou com procedimentos licitatórios previstos para o segundo semestre de 2017¹⁹. Nesse contexto, as medidas listadas pela Pasta não importaram em avanços que possibilitem o pleno funcionamento do modelo troncoalimentado, uma vez que a elaboração ou correção de projetos ou ainda as externalizações dos procedimentos licitatórios não asseguram a implementação da infraestrutura necessária ao pleno funcionamento do STPC/DF.

27. Quanto ao aperfeiçoamento do STPC/DF, notam-se diversas ações com início previsto para até maio de 2017 que sequer foram iniciadas. Nesse ponto, cabe trazer a inexistência de veículo apto a realizar o transporte coletivo de passageiros no corredor de ônibus da EPTG, em que pese a infraestrutura do local ter sido concluída²⁰ antes da CP nº 01/2011-ST. De acordo com a Semob²¹, há perspectiva de funcionamento daquele corredor no último semestre de 2017, após a aquisição de veículos dotados de portas dos dois lados para realizar o transporte de passageiros.

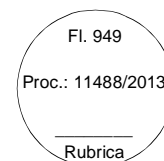
28. Desse modo, não se verificam avanços na infraestrutura do modelo troncoalimentado capazes de atender plenamente a operacionalização de todas as linhas de ônibus do STPC/DF, razão pela qual tem-se como não atendida a

¹⁸ Entre as ações com conclusão prevista para até maio de 2017, 14 (quatorze) foram reprogramadas por diversas razões (conforme justificativas constantes do Quadro 6).

¹⁹ Por exemplo: Projeto Expresso Sudoeste – contratação de projeto executivo; projeto de engenharia do Expresso Oeste (EPIG, ESPM e EPTG); Projeto Mobilidade Ativa - contratação de consultoria para elaborar e mapear as estratégias; Projeto de engenharia do BRT na Av. Hélio Prates (em atualização) e; Projeto Terminal Pôr do Sol – encontra-se na fase de regularização urbanística.

²⁰ As obras do corredor exclusivo para ônibus na EPTG foram concluídas em outubro/2010, de acordo com informação disponível em: www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2010/11/01/interna_cidadesdf,221234/index.shtml.

²¹ Conforme e-DOC 99CCC793.



determinação constante do item “III.a”, da Decisão nº 2150/2015, que deve continuar a ser monitorada pelo Tribunal.

2.1.2. Decisão nº 2150/2015, item “III.b”.

III) Determinar à SEMOB e DFTrans que, atuando de forma conjunta e dentro de suas respectivas competências: [...] b) considerando a infraestrutura disponível e o planejamento a ser confeccionado em atenção ao item supramencionado, elaborem e implantem a matriz operacional de todas linhas do modelo troncoalimentado no STPC/DF, em consonância com as diretrizes do PDTU e da CP nº 1/2011-ST (Achado 1);

Situação que levou à deliberação

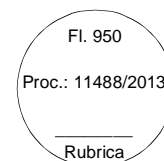
29. Na auditoria identificou-se que as empresas vencedoras da CP nº 1/2011-ST operavam o STPC/DF usando as mesmas ordens de serviços e perfazendo os mesmos trajetos existentes antes desse certame, em que pese essa licitação prever a revisão e adequação dos itinerários então existentes. Ademais, não foram criadas as linhas previstas no edital regulador da concorrência, não havendo, pois, alteração efetiva do modelo de transporte público distrital até então existente. Como consequência, verificou-se que a quantidade de ônibus licitada era insuficiente para atender a demanda existente, tendo em vista as superposições de rotas, o que afetava negativamente a qualidade dos serviços prestados.

Providências adotadas e comentários dos gestores

30. A Semob e o DFTrans afirmaram²² que a matriz operacional das linhas do modelo troncoalimentado são todas as linhas operadas pelos diversos operadores do STPC/DF, em todos os modais.

31. Ressaltaram que as linhas circulares funcionam como alimentadoras/distribuidoras, enquanto as de ligação representam as linhas troncais. Ademais, encaminharam relação de todas as linhas do sistema, separadas por operador, com a descrição dos respectivos itinerários. O DFTrans destacou a existência de integração entre os operadores do STPC/DF.

²² Ofício nº 327/2017 – GAB/Semob, item b e Ofício nº 297/2017 – GAB/DFTrans, item b.



32. Além disso, a Semob apresentou²³ lista de 80 (oitenta) ações constantes do Programa Circula Brasília, dentre as quais 4 (quatro) se referem a adequações em linhas do STPC/DF, indicando os prazos previstos para início e fim de cada medida.

33. Segundo informações da Secretaria, tais ações se encontram nos seguintes estágios de implementação:

Quadro 7 – Estágio Atual de Implementação de Adequação de Linhas do STPC/DF

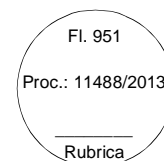
ID	Projeto	Ação	Previsão de Início	Previsão de Término	Estágio Atual	Nova Previsão de Término
58	Aperfeiçoamento do STPC	Readequação da oferta de linhas à demanda da população 9STPC)	jul/16	Jul/17	A Semob informou que o DFtrans executa essa atividade com frequência.	-
62	Aperfeiçoamento do STPC	Readequação e implantação do serviço Corujão (ônibus da madrugada)	set/16	out/16	Em estudo (conclusão 10/2017)	out/2017
63	Aperfeiçoamento do STPC	Operação completa do BRT Sul (Todas as estações, concluídas, em operação)	jun/16	Jan/18	Em fase de licitação (manutenção).	-
71	TCB	Melhoria do transporte executivo Aeroporto/Esplanada/Setor Hoteleiro	fev/16	Mar/19	Em execução. A Semob informou que implementou diversas melhorias nessa linha.	-

Fonte: anexo ao Ofício nº 447/2017-GAB/Semob, e-DOC 99CCC793.

Análise

34. As informações trazidas pela Semob e pelo DFTrans dão conta da existência de matriz operacional de todas as linhas do modelo troncoalimentado do STPC/DF. Os documentos apresentados indicam que a operacionalização dessas

²³ Ofício nº 1035/2016 – GAB/Semob, item 2.



linhas é realizada pelos diversos contratados do sistema de transporte e que as linhas circulares funcionam como alimentadoras, enquanto as de ligação representam as linhas troncais.

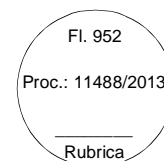
35. Durante as visitas para avaliar o sistema de integração, realizadas nesta fase de Monitoramento, verificou-se a possibilidade de as linhas circulares funcionarem como alimentadoras das troncais, uma vez que os operadores daquelas linhas realizam o transporte de passageiros basicamente nas respectivas Regiões Administrativas em que atuam, enquanto os operadores das linhas troncais transportam os passageiros de uma para outra Região Administrativa, ou seja, em geral entre uma cidade satélite e o Plano Piloto.

36. Quanto às adequações realizadas nas linhas do STPC/DF, tem-se que a Semob não apresentou documentação hábil a comprová-las, bem como não indicou as medidas implementadas, esclarecendo apenas que o DFtrans ajusta a oferta de linhas à demanda da população frequentemente. Contudo, observou-se que a empresa Viação Piracicabana aumentou²⁴ a oferta de veículos na Bacia em que opera em cerca de 25% (vinte e cinco) por cento, o que sugere que podem ter sido criadas novas linhas na Bacia 1, operada pela companhia.

37. Em relação à linha de transporte executivo Aeroporto/Esplanada/Setor Hoteleiro, a Semob se limitou a informar que implementou diversas melhorias naquele trajeto. Contudo, de acordo com o programa de melhorias a serem implementadas nessa linha, as medidas serão concluídas até março de 2019.

38. No que tange às superposições de rotas identificadas na auditoria objeto da Decisão nº 2150/2015, neste monitoramento não se observaram tais ocorrências com relação às permissionárias que operam em linhas urbanas. Por outro lado, verificou-se superposição entre linhas rurais e urbanas, conforme descrito no tópico deste Relatório que registra a análise do cumprimento do item “V.a” da Decisão nº 2150/2015. Destaca-se, além disso, a existência de linhas que inicialmente são operacionalizadas por mais de um contratado, mas em pontos determinados do trajeto têm sua rota individualizada para cada operador.

²⁴ De acordo com informação constante do sítio da Viação Piracicabana a frota atual é de 525 veículos, enquanto o DFTrans informa que a frota dessa empresa é de 417 carros.



39. Nesse sentido, a matriz operacional das linhas do modelo troncoalimentado converge parcialmente²⁵ para as diretrizes constantes do Art. 4º, inciso III e IV, da Lei nº 4566/2011 (PDTU), podendo o Tribunal considerar parcialmente atendida a determinação “III.b”, da Decisão nº 2150/2015, uma vez que as melhorias implementadas na linha de transporte executivo Aeroporto/Esplanada/Setor Hoteleiro, entre outras, poderão continuar a ser monitoradas.

2.1.3. Decisão nº 2150/2015, itens “IV.c” e “IV-d”.

IV) determinar à SEMOB que: [...] c) adote providências para que o cartão comercializado pela METRÔ-DF seja reconhecido como meio de pagamento nos validadores embarcados nos veículos do modal rodoviário, semelhante ao que ocorre com o Cartão Cidadão no acesso às estações daquela companhia (Achado 4); d) realize estudo e adote as providências cabíveis com vistas à unificação dos cartões de crédito de transporte comercializados pela METRÔ-DF e Fácil (Achado 4);

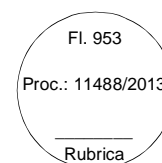
Situação que levou à deliberação

40. Na execução da auditoria, realizaram-se testes de campo para avaliar a integração entre os diversos operadores do STPC/DF. Em todos os testes realizados envolvendo o Metrô/DF não foi possível realizar transbordo com o desconto tarifário admitido, visto que os cartões magnéticos comercializados pela Companhia não permitiam a integração com o modal rodoviário, por não serem reconhecidos como meio de pagamento nos validadores embarcados nos veículos do modal rodoviário.

41. Ademais, nos testes realizados utilizando o “Cartão Cidadão”, em todos os casos em que o Metrô esteve envolvida, nas integrações do tipo metrô/ônibus/ônibus ou ônibus/metrô/ônibus não houve desconto na última viagem e na integração do tipo ônibus/ônibus/metrô, a tarifa metroviária foi paga integralmente, contrariando os normativos aplicáveis²⁶.

²⁵ O STPC/DF não dispõe de gestão integrada dos sistemas viários e de trânsito; também merece reparos a gestão tarifária integrada, tendo em vista a cobrança de tarifas duplicadas entre operadores do transporte rural de passageiros e os operadores urbanos, assim como não dispõe de nenhuma modalidade de integração com o transporte público coletivo do entorno, conforme prevê o PDTU, no art. 4º, inciso IV.

²⁶ Decreto nº 35.293/2014, art. 3º, Parágrafo único: Art. 3º A integração tarifária de que trata este Decreto consiste em proporcionar desconto na tarifa aos usuários que realizarem viagens utilizando um ou mais modais de transporte no âmbito do STPC/DF.



Providências adotadas e comentários dos gestores

42. A Semob apresentou²⁷ lista de 80 (oitenta) ações constantes do Programa Circula Brasília, dentre as quais consta a Implantação do Bilhete Único por meio de um novo conceito tecnológico, com prazos de início e fim estabelecidos para setembro de 2016 e janeiro de 2017, respectivamente, sob a responsabilidade do DFtrans.

43. Quanto às ações com prazos expirados, conforme cronograma constante do Programa Circula Brasília, a Secretaria noticiou a transferência da execução da bilhetagem às Concessionárias do STPC, por meio do Decreto nº 38.010/2017. No referido normativo, concedeu-se o prazo de 6 (seis) meses para a conclusão da migração para o novo sistema, que contará com a implementação do Bilhete Único. Ademais, quanto à unificação dos cartões de créditos comercializados pelo Metrô/DF, indicou a implantação de validadores nas estações da Companhia.

44. Com o objetivo de atender o Decreto nº 38.010/2017, informou²⁸, no que diz respeito aos itens em questão, que foram implementadas as seguintes ações até o momento: instalação de 8 (oito) validadores no Metrô/DF e definição da tecnologia do cartão a ser utilizada (Mifare Contactless).

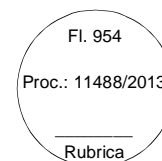
Análise

45. A fim de verificar se os cartões de créditos comercializados pelo Metrô/DF são aceitos como meios de pagamentos de passagens nos validadores embarcados nos ônibus do modal rodoviário, realizaram-se testes com o “Cartão Unitário”, comercializado pelo Metrô, nas empresas que operam as 5 (cinco) Bacias de transporte público distrital, não se obtendo êxito no pagamento das tarifas em nenhuma delas. Indagou-se aos Cobradores dessas companhias sobre a possibilidade de pagamento da tarifa com os cartões do Metrô e esses informaram que isso não é possível.

Parágrafo único. O desconto em viagens integradas de que trata o artigo anterior será devido quando forem utilizados, como forma de pagamento da tarifa, os cartões vale-transporte, cidadão e bilhete único.

²⁷ Ofício nº 1035/2016 – GAB/Semob, item 2.

²⁸ Ofício nº 472/2017 – GAB/Semob, item c.



46. Quanto à unificação dos cartões de créditos comercializados pelo Metrô/DF e DFTrans, entende-se que a instalação de novos validadores nas estações da Companhia do Metropolitano não atendeu aos normativos e à deliberação do Tribunal, uma vez que nesses equipamentos são validados apenas os cartões de créditos comercializados pelo DFTrans. Ademais, entende-se que a deliberação da Corte é no sentido de que os diversos cartões comercializados sejam convergidos para uma única finalidade, qual seja, serem aceitos como meio de pagamento de tarifas de transporte nos modais do STPC/DF.

47. Desse modo, a instalação de validadores do DFTrans nas estações do Metrô/DF não unifica o uso dos cartões de créditos de transportes. Cabe salientar que esses equipamentos são individualizados com a logomarca da Autarquia, sugerindo que naquelas máquinas não se permite o embarque nas estações do Metropolitano utilizando-se créditos comercializados por essa empresa.

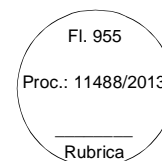
48. Neste ponto, cabe ressaltar que a implementação do Bilhete Único no STPC/DF deverá solucionar as dificuldades de pagamento da tarifa de transporte por meio de cartões de créditos de transporte, uma vez que concentrará as diversas espécies de cartões atualmente comercializados no âmbito do STPC/DF, podendo, inclusive, reduzir o custo de emissão desse meio de pagamentos.

49. Todavia, essa solução teve seu prazo mais uma vez adiado por meio da Portaria Semob nº 40, por 60 (sessenta) dias, a contar de 16/08/2017.

50. Diante disso, consideram-se não atendidas as determinações constantes da Decisão nº 2150/2015, itens “IV.c” e “IV.d”, motivo pelo qual deve o Tribunal proceder ao monitoramento oportunamente.

2.1.4. Decisão nº 2150/2015, item “V.a”.

V) determinar à DFTrans que: a) enquanto durar a vigência dos contratos com as operadoras do STPC/DF não escolhidas por meio da CP nº 1/2011-ST, ajuste suas ordens de serviço a fim de que exerçam, em cada bacia, função de complementaridade em relação à atuação das empresas selecionadas pela referida concorrência pública (Achado 1);



Situação que levou à deliberação

51. Verificou-se a inexistência de alteração do modelo de transporte público até então explorado no Distrito Federal para o modelo licitado por meio da CP nº 1/2011-ST. Como consequência, existiam empresas que não se vinculavam contratualmente ao STPC/DF operacionalizando trajetos licitados para implementação do modelo troncoalimentado, sem que o DFTrans tivesse ajustado as Ordens de Serviços dessas companhias para que complementassem os serviços executados pelas atuais contratadas.

Providências adotadas e comentários dos gestores

52. O DFTrans afirmou²⁹ que são prestadores de serviços de transportes públicos coletivos do Distrito Federal, além das concessionárias selecionadas por meio da Concorrência Pública nº 01/2011-ST:

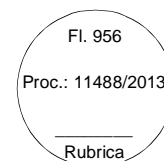
(...) as cooperativas, cuja concorrência foi realizada por frota, sendo operadas com micro-ônibus em linhas basicamente circulares internas às cidades, e os operadores autônomos rurais, cuja concorrência foi realizada por linha, que operam nas áreas rurais do Distrito Federal.

53. Quanto ao serviço prestado pelas cooperativas, destacou que, conforme dispõe o Decreto nº 33.556/2012, os contratos referentes aos serviços do STPC/DF delegados por intermédio dos processos licitatórios nºs 01 e 02/2007-ST permanecerão vigentes até o advento de seu termo final ou até a sua extinção, mantidas as características operacionais, tais como itinerários, quantidade de veículos e área de afetação. Sendo assim, concluiu que a Autarquia está impedida de ajustar as respectivas ordens de serviço.

54. Citou também o art. 65 da Lei nº 8.666/1993, que limita a 25% as alterações contratuais, acréscimos ou supressões, no caso de serviços licitados.

55. Por outro lado, afirmou que o serviço prestado tanto pelas cooperativas, que operam basicamente linhas circulares internas às Regiões Administrativas, quanto por operadores autônomos rurais, os quais ligam áreas rurais às que são servidas pelas concessionárias, exercem função de complementaridade em relação a estas.

²⁹ Ofício nº 706/2016 – GAB/DFTrans, item 3.



56. Mencionou a implantação do Expresso DF Sul, o qual possui características de um sistema troncoalimentado. Ademais, ressaltou que o sistema idealizado no PTU/DF ainda não foi totalmente implementado, em virtude da insuficiência de terminais, além da necessidade de ampliação da rede de postos de comercialização de créditos dos cartões necessários para a utilização dos serviços.

57. Informou que, quando concluída a infraestrutura necessária, os serviços disponibilizados pelos operadores rurais e pelas cooperativas poderão desempenhar efetivamente a complementaridade ideal em relação à atuação das concessionárias.

58. Ademais, o DFTrans³⁰ encaminhou³¹ relação das linhas do STPC/DF por operador, com a descrição dos respectivos itinerários; as tabelas horárias de todas as linhas vigentes operadas pelas concessionárias oriundas da CP nº 01/2011-ST; e a relação de todas as cooperativas e operadores autônomos rurais que executam serviços em cada Bacia prevista nessa Concorrência Pública.

Análise

59. Na manifestação apresentada, a Semob informou que os operadores do STPC/DF contratados por meio dos processos licitatórios nºs 01 e 02/2007-ST não podem ter suas ordens de serviços alteradas, porquanto suas características operacionais, como itinerários, quantidade de veículos e área de atuação, estão vinculadas ao ajuste firmado no âmbito do processo licitatório pertinente e que tal estrutura encontra-se vinculada ao Decreto nº 33.556/2012³².

³⁰ Por meio do Ofício nº 327/2017 – GAB/Semob, a Semob encaminhou a mesma relação de linhas do STPC/DF.

³¹ Ofício nº 297/2017 – GAB/DFTrans, itens c e d.

³² Decreto nº 33556/2012:

Art. 3º Os serviços do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF delegados por intermédio dos processos licitatórios nº 01 e 02/2007 - ST, cujos contratos se encontram em vigor, por prazo determinado, permanecerão vigentes até o advento de seu termo final ou até a sua extinção.

§ 1º As áreas de afetação, quantidade de veículos e demais características operacionais dos serviços referidos no caput deste artigo, existentes na data de publicação deste Decreto, serão mantidas até o encerramento dos respectivos contratos, observado o marco temporal estabelecido no § 2º deste artigo, resguardando-se os direitos adquiridos inerentes ao regime jurídico destes instrumentos.

§ 2º Os itinerários estabelecidos na data de publicação deste Decreto, pela entidade gestora do STPC/DF, para operação dos delegatários a que se refere o caput deste artigo, permanecerão inalterados a partir da data de operação das novas concessões do serviço, oriundas de prévia licitação na modalidade de concorrência pública, a ser promovida pela Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal.

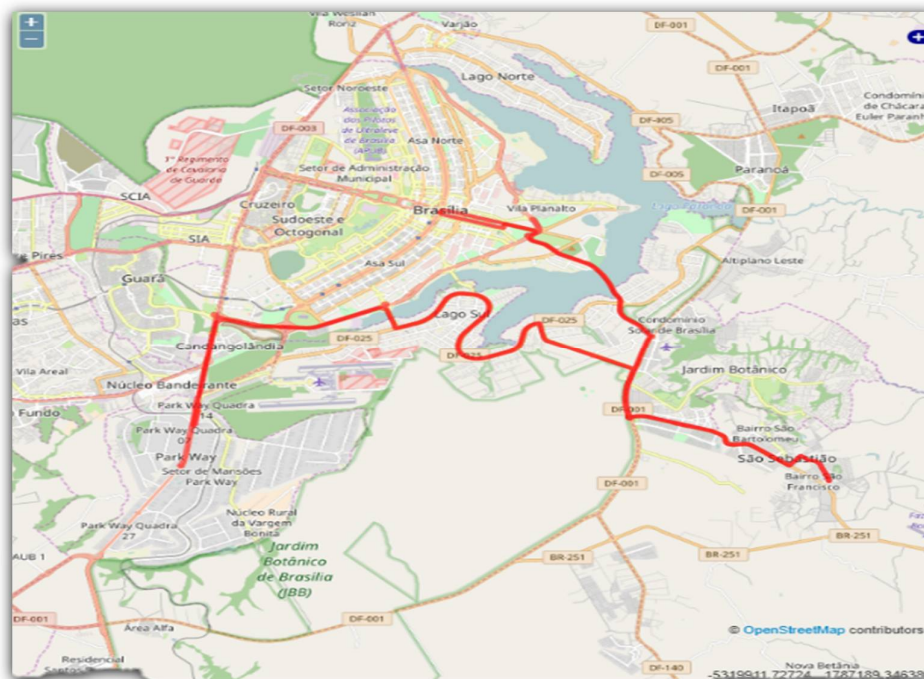


60. Durante a execução dos trabalhos de campo, verificou-se que as cooperativas que operam em linhas urbanas exercem a função de complementariedade em relação aos contratados por meio da CP nº 01/2011-ST, uma vez que realizam o transporte de passageiros basicamente nas linhas circulares internas às Regiões Administrativas em que atuam e participam da integração tarifária existente no STPC/DF. Assim, entende-se que a necessidade de ajuste das ordens de serviços dessas operadoras encontra-se superada.

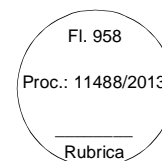
61. Entretanto, em relação aos operadores das linhas rurais, verificou-se a existência de superposição de rotas entre esses e os que realizam o transporte nas linhas urbanas, como por exemplo no trajeto São Sebastião/Rodoviária do Plano Piloto/São Sebastião. Nesse sentido, destaca-se que o operador da linha nº 132.3 realiza esse percurso em concorrência com a empresa contratada por meio da CP nº 01/2011-ST.

62. Cabe destacar que o operador da referida linha 132.3 realiza o percurso Park Way/Laranjeiras/São Sebastião/Rodoviária do Plano Piloto, conforme informação constante do sítio do DFTrans, a seguir.

Rota da Linha Rural nº 132.3



Fonte: <http://www.sistemas.dfrans.df.gov.br/horarios/src/mapas/index>



63. Desse modo, a complementaridade dos serviços prestados pelos operadores das linhas rurais carece de ajustes, uma vez que a coincidência de percurso, conforme exemplo da linha 132.3, entre São Sebastião e a Rodoviária do Plano Piloto, pode ser objeto de integração tarifária entre os operadores, o que poderá reduzir o custo operacional da linha e o fluxo de veículos na região.

64. Assim, poderá o Tribunal considerar apenas parcialmente atendida a determinação constante do item “V.a”, da Decisão nº 2150/2015, uma vez que o DFTrans e a Semob deverão proceder aos ajustes necessárias em linhas rurais no âmbito do STPC/DF, cujos resultados deverão continuar a ser monitorados pela Corte.

2.1.5. Decisão nº 2150/2015, item “V.b”.

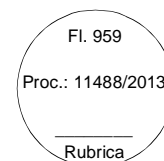
V) determinar à DFTrans que: [...] b) no prazo de 90 dias, adote providências na programação do TDMAX/SBA de forma a inibir o descumprimento do Decreto nº 35.293/2014 pelas operadoras do STPC/DF, não permitindo a cobrança abusiva dos usuários, bem como a remuneração excessiva das empresas de transporte público coletivo, informando ao Tribunal, no mesmo prazo, as medidas adotadas (Achado 4);

Situação que levou à deliberação

65. Identificou-se parametrização imprópria no Sistema de Bilhetagem Automática – SBA/TDMAX que tolera o descumprimento do Decreto nº 35.293/2014 pelas operadoras do STPC/DF, permitindo cobranças excessivas dos usuários de transporte público coletivo ao pagarem duas ou mais tarifas em deslocamentos que poderiam ser objeto de apenas uma, na hipótese de haver integração.

66. Foram observadas as seguintes falhas durante a auditoria:

- Em todos os casos em que o metrô esteve envolvido, fosse como primeiro, segundo ou terceiro veículo da integração, não foi possível realizar o segundo transbordo com desconto tarifário;
- Os ônibus da empresa URBI não permitiram integração tarifária com os das empresas Piracicabana, Pioneira, São José e MCS Transportes, bem como com o metrô, quando este foi o terceiro meio de condução utilizado;
- Não havia integração para o segundo transbordo entre as companhias Marechal e Pioneira, em qualquer ordem;



- Houve falhas de integração para o segundo transbordo envolvendo as empresas Pioneira, São José e TCB, quando ocuparam a posição de terceiro veículo da viagem; e as companhias Piracicabana e TCB na condição de segundo;
- Observaram-se falhas na integração da empresa MCS Transportes com a Urbi; Marechal com Cootarde; e Riacho Grande, em todos os casos;
- O sistema de bilhetagem por meio de cartões magnéticos utilizado pelo METRÔ/DF não permitia integração com o modo rodoviário do STPC/DF.

Providências adotadas e comentários dos gestores

67. O DFTrans afirmou³³ que foram tomadas as providências com relação à inserção das regras de integração para todas as linhas do STPC/DF, conforme estabelecido pelo art. 1º do Decreto nº 35.293/2014.

68. Informou que foram criados 4 (quatro) grupos de integração, de acordo com as tarifas-usuário vigentes, estabelecidas no Decreto nº 37.940/2016. Ressaltou que, para cada grupo, encontram-se vinculadas as respectivas linhas, pertencentes a cada produto, ou seja, linhas Urbanas 1, 2 e 3; Metropolitanas 1, 2 e 3; Rurais 1, 2, 3 e 4; e linhas do Metrô/DF.

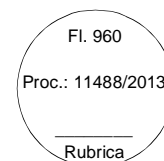
69. Os grupos foram definidos da seguinte forma:

- Grupo 1: linhas Urbanas 1 e 3, com tarifa-usuário no valor de R\$ 2,50;
- Grupo 2: linhas Metropolitanas 1 e 3; Urbana 2; Rurais 1, 2 e 4, com tarifas-usuário no valor de R\$ 3,50;
- Grupo 3: linhas Metropolitana 2 e Rural 3, com tarifas-usuário no valor de R\$ 5,00; e
- Grupo 4: linhas do Metrô/DF, com tarifas-usuário no valor de R\$ 5,00.

70. Acrescentou³⁴ que a integração tarifária, técnica e operacional definida no Decreto nº 35.293/2014 abrange todo o serviço básico e complementar do

³³ Ofício nº 297/2017 - GAB/DFTrans, item e.

³⁴ Ofício nº 472/2017 – GAB/Semob, item f. O DFtrans apresentou manifestação semelhante por meio do Ofício nº 672/2017 – GAB/DFTrans, item c.

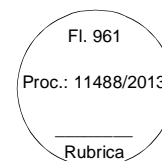


STPC/DF, havendo, portanto, integração das concessionárias com as cooperativas ou operadores autônomos rurais.

Análise

71. Para certificar a operacionalização das providências indicadas pelo DFTrans, a equipe de monitoramento realizou diversos testes de campo, com vistas a averiguar a situação atual da integração tarifária no âmbito do STPC/DF. Foram realizados testes semelhantes aos feitos em 2014 e que haviam apresentado falhas.

72. Como resultado dos testes de integração realizados durante o monitoramento, não foram identificadas atualmente cobranças excessivas entre os operadores que realizam os trajetos das linhas urbanas, ou seja, entre os operadores das linhas das 5 (cinco) Bacias licitadas por meio da CP nº 01/2011-ST, as Cooperativas e o Metrô/DF. Entretanto, em relação aos operadores das linhas rurais (ou de condomínios) e entre estes e os operadores das linhas urbanas, houve cobrança excedente de tarifa quando da realização da integração tarifária, conforme indicado no quadro a seguir.


Quadro 8 - Testes de integração tarifária que envolveram operadores rurais do STPC/DF

TESTE 1 - 4.7.2017					
ORDEM DA INTEGRAÇÃO	OPERADORA	LOCAL EMBARQUE	HORA	LINHA	TARIFA COBRADA
VEÍCULO 1	MARECHAL	ROD. P. PILOTO*	14:42	558	5,00
VEÍCULO 2	PIONEIRA	ROD. P. PILOTO	14:50	147.6	0,00
VEÍCULO 3	RURAL	ESAF	15:30	126.1	3,50
RESULTADO	INTEGRAÇÃO FUNCIONOU NO 1º TRANSBORDO/ COBRANÇA INDEVIDA NO 2º TRANSBORDO.				

TESTE 2 - 4.7.2017					
ORDEM DA INTEGRAÇÃO	OPERADORA	LOCAL EMBARQUE	HORA	LINHA	TARIFA COBRADA
VEÍCULO 1	RURAL	ESAF	15:30	126.1	3,50
VEÍCULO 2	RURAL	SHOPPING JARDIM BOTÂNICO	15:40	192.1	5,00
RESULTADO	COBRANÇA INDEVIDA NO 1º TRANSBORDO.				

TESTE 3 - 4.7.2017					
ORDEM DA INTEGRAÇÃO	OPERADORA	LOCAL EMBARQUE	HORA	LINHA	TARIFA COBRADA
VEÍCULO 1	RURAL	SHOPPING JARDIM BOTÂNICO**	15:40	192.1	5,00
VEÍCULO 2	PIONEIRA	SHOPPING JARDIM BOTÂNICO***	16:01	181.2	3,50
RESULTADO	COBRANÇA INDEVIDA NO 1º TRANSBORDO.				

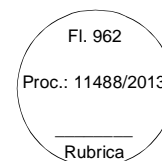
* Estava chegando do Setor O.

** Estava vindo dos Condomínios do Jardim Botânico.

*** Linha Circular Jardim Botânico/Gilberto Salomão.

73. Observa-se, dessa maneira, que as medidas anunciadas pelo DFtrans em relação à integração tarifária entre os operadores das linhas urbanas e rurais ainda não se concretizaram efetivamente, visto que as falhas identificadas não permitem ao usuário do STPC, ao realizar integração, desfrutar das compensações nas tarifas de transporte público coletivo previstas nas normas de regência.

74. Assim, poderá o Tribunal considerar parcialmente atendida a determinação constante do item “V,b”, da Decisão nº 2150/2015, uma vez que a integração tarifária ainda não foi totalmente implementada no âmbito do STPC/DF, mantendo o seu monitoramento em momento oportuno.



2.2. Questão de Monitoramento 2: A SEMOB aprimorou o acesso à informação, a acessibilidade e a gestão dos pontos de embarque e desembarque?

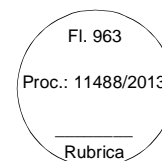
Não. As informações disponíveis nos pontos de embarques e desembarques tornaram-se mais precárias em relação às disponíveis quando da realização da auditoria em 2014. Obteve-se essa informação durante a execução dos trabalhos de campo utilizando o mesmo checklist da fiscalização anterior. De igual modo, não se verificaram avanços na gestão desses locais, uma vez que o DFTrans ainda não dispõe de planejamento adequado ou mesmo de levantamento dos pontos de paradas de ônibus que necessitam de manutenção. Quanto à acessibilidade, verificou-se que houve melhora em relação ao levantamento de 2014.

2.2.1. Decisão nº 2150/2015, item “IV.h”.

IV) determinar à SEMOB que: [...] h) elabore e implante um plano diretor de construção, conservação, manutenção e gerenciamento de pontos de embarque e desembarque de passageiros, abordando, no mínimo, os seguintes aspectos: definição de requisitos de infraestrutura básica em função da demanda, rotinas de monitoramento e mapeamento das condições físicas, acompanhamento periódico da demanda de passageiros, priorização dos investimentos públicos com base em critérios técnicos e objetivos e adoção de providências para o integral cumprimento, nos modais rodoviário e ferroviário, do disposto na NBR 9.050 (acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos) (Achados 8 e 9);

Situação que levou à deliberação

75. Observou-se que o DFTrans não monitorava as condições dos pontos de parada de ônibus do STPC/DF. Na ocasião da auditoria, havia procedimento licitatório em andamento com vistas à contratação de reforma e construção de abrigos de passageiros, sem, todavia, indicação dos locais em que os serviços seriam executados e sem o levantamento da necessidade desses serviços. Desse modo, destacou-se que a inexistência de planejamento da manutenção, reforma e construção de pontos de embarque e desembarque compromete a eficiência na alocação de recursos públicos.



Providências adotadas e comentários dos gestores

76. A Semob apresentou³⁵ lista de 80 (oitenta) ações constantes do Programa Circula Brasília, sendo 1 (uma) delas a “*Implantação e reforma de abrigos de ônibus (700 reformas e 300 novos abrigos)*”, com previsão de início em outubro de 2016 e término em outubro de 2017.

77. Por outro lado, afirmou³⁶ que foi concluído termo de referência para construção de 500 (quinhentos) abrigos com acessibilidade em todo o Distrito Federal, tendo sido lançado o Pregão Eletrônico nº 01/2017, o qual foi suspenso por determinação deste Tribunal, conforme Decisão Ordinária nº 575/2017. Com vistas a atender ao TCDF e à recomendação da Controladoria-Geral do Distrito Federal – CGDF, informou que o citado termo de referência está em processo de revisão.

78. Assim, acrescentou que, devido à inexistência de contrato vigente para prestação de serviços de implantação e/ou reforma de abrigos, não houve a execução de tais serviços nos anos de 2015 a 2017. Sobre a manutenção e conservação de pontos de embarque e desembarque, por sua vez, esclareceu que há termo de referência em fase de elaboração para a contratação dos serviços, com previsão de lançamento do processo de licitação nos próximos meses.

79. Encaminhou³⁷ ainda relação de todos os pontos de embarque e desembarque dos usuários do STPC/DF, indicando se são equipados com abrigo, se possuem apenas placa indicativa ou se são somente habituais, isto é, se não possuem qualquer indicação de que seja um ponto de parada. Entretanto, informou³⁸ que desde o vencimento, em 2013, do último contrato relativo aos abrigos de passageiros, o DFTrans não implanta ou faz manutenção dessas infraestruturas e, portanto, não implementa atualização na referida relação.

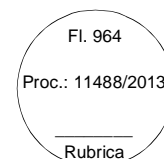
80. Acrescentou que a Autarquia está definindo uma logística/metodologia para levantar in loco as reais condições de cada parada, permitindo uma atualização da base georreferenciada dos abrigos do STPC/DF.

³⁵ Ofício nº 1035/2016 – GAB/Semob, item 2.

³⁶ Ofício nº 328/2017 – GAB/Semob, item a e Ofício nº 439/2017 – GAB/Semob, item b.

³⁷ Ofício nº 328/2017 - GAB/Semob, item d.

³⁸ Ofício nº 472/2017 – GAB/Semob, item g.



81. Além disso, encaminhou³⁹ cópia do “Estudo Global para Adequação de Prédios Públicos e Áreas Urbanas às Normas de Acessibilidade”, elaborado conjuntamente pela Semob e por diversos entes públicos do Distrito Federal, com vistas a garantir a eficácia e a qualidade da acessibilidade na readequação dos espaços físicos socialmente utilizados.

82. Ademais, cumpre citar o seguinte trecho de expediente encaminhado pela Novacap⁴⁰:

Dessa forma, com o intuito de buscar a redução do passivo de inadequação às normas de acessibilidade, a NOVACAP tem atuado de duas formas. A primeira delas é a partir da elaboração de orçamentos dos projetos elaborados pela SEGETH, a qual, em consonância com as diretrizes da Secretaria de Mobilidade – SEMOB, encaminha à NOVACAP as propostas dos traçados [de calçadas], a fim de que sejam elaboradas as estimativas de custo para posterior definição de recursos e licitação. A outra forma de atuação da NOVACAP é feita por meio de atendimento de solicitações vindas das Administrações Regionais, Ouvidoria, comunidade em geral, entre outros.

(...)

Após a apresentação da demanda por meio das Administrações Regionais, órgãos componentes do GDF, entidades e Associações, Ouvidoria, entre outros, uma equipe formada por representantes da Diretoria de Urbanização, coordenada pela fiscalização da obra e com apoio das ferramentas disponíveis no SGPU, realiza vistoria no local e quantifica os serviços necessários, definindo, então, um cronograma para autorização de sua execução. Após a realização da intervenção, é apresentado o cadastro da calçada executada em conformidade com os parâmetros do SGPU.

Análise

83. Adicionalmente às manifestações dos jurisdicionados, a equipe de auditoria repetiu o procedimento aplicado na fiscalização original, com vistas a verificar a situação atual dos abrigos de passageiros que servem o modal rodoviário do STPC/DF.

84. Foi selecionada uma amostra aleatória de 200 (duzentos) pontos de parada, os quais foram vistoriados in loco, com preenchimento do mesmo checklist utilizado na auditoria inicial, composto por 12 (doze) itens. A tabela a seguir traz o

³⁹ Ofício nº 472/2017 – GAB/Semob, item d.

⁴⁰ Ofício nº 524/2017 - GAB/PRES, parte do Processo nº 26.221/2013 deste Tribunal (e-DOC 5436337D).



resultado consolidado do procedimento, comparado com os dados levantados em 2014.

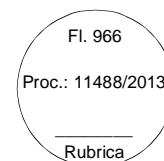
Quadro 9 – Situação Atual dos Pontos de Embarque e Desembarque do STPC/DF

QUESTÃO	% DE RESPOSTAS AFIRMATIVAS		Δ	
	2014	2017		
1	Há espaço para cadeira de rodas.	75,63%	83,42%	7,78%
2	Há condições de conforto e segurança para circulação de pessoas em cadeiras de rodas.	15,74%	39,70%	23,96%
3	Há sinalização tátil de alerta ao longo do meio fio e piso tátil direcional para demarcar embarque e desembarque.	5,58%	3,02%	-2,57%
4	O ponto de parada possui cobertura.	83,25%	72,86%	-10,38%
5	O ponto de parada possui assentos.	81,22%	71,86%	-9,36%
6	Há condições de conforto e segurança para circulação de pedestres.	62,44%	61,31%	-1,13%
7	Está disponível no ponto relação das linhas que passam pelo local.	3,55%	1,01%	-2,55%
8	Está disponível no ponto relação dos horários das linhas que passam pelo local.	4,06%	1,51%	-2,55%
9	Está disponível no ponto relação dos itinerários das linhas que passam pelo local.	4,57%	1,01%	-3,56%
10	A área do ponto de parada está coberta por iluminação pública.	89,34%	89,00%	-0,34%
11	Há alguma lixeira próxima ao ponto de parada.	39,09%	29,15%	-9,94%
12	O ponto está bem conservado (assentos, cobertura e paredes funcionais).	62,94%	65,33%	2,38%
TOTAL		43,95%	43,26%	-0,69%

85. Dentre os itens do *checklist*, chamou a atenção a variação positiva de 23,96% na quantidade de paradas com condições de conforto e segurança para circulação de pessoas em cadeiras de rodas.

86. Segundo apurou-se, a Novacap tem realizado adequações de calçadas nas Regiões Administrativas do Distrito Federal, com vistas a torná-las acessíveis a pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. A execução desses serviços pela empresa pública, quando nas proximidades de paradas de ônibus, contribui para conferir-lhes acessibilidade.

87. Uma vez que, conforme afirmado pela Semob, o DFTrans não implanta ou faz manutenção das infraestruturas dos abrigos de passageiros desde 2013, as melhorias de acessibilidade em calçadas de acesso a pontos de parada de



ônibus resultaram de obras da Novacap ou de iniciativa das próprias Administrações Regionais.

88. Por outro lado, observa-se que o resultado global das vistorias foi muito semelhante em 2014 (43,95%) e 2017 (43,26%), o que se mostra coerente com a não realização de implantações ou manutenções de abrigos pela Semob e DFTrans, conforme informaram as jurisdicionadas.

89. Em que pese a existência de edital de licitação para construção de abrigos em processo de revisão e de termo de referência em fase de elaboração para a contratação de manutenção e conservação de pontos de embarque e desembarque, verifica-se que não foi elaborado, nem implantado um plano diretor de construção, conservação, manutenção e gerenciamento de pontos de embarque e desembarque de passageiros, conforme determinado pelo TCDF.

90. Assim, constatou-se o não cumprimento do item “IV.h” da Decisão nº 2150/2015, razão pela qual a sua implementação deverá continuar a ser monitorada pelo Tribunal.

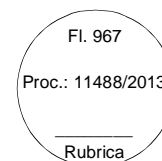
2.2.2. Decisão nº 2150/2015, item “IV.i”.

IV) determinar à SEMOB que: [...] i) realize gestão junto à SEGETH com objetivo de transferir a administração do Contrato nº 01/2002 – SO à DFTrans, a fim de concentrar a gestão dos contratos de construção e conservação de abrigos de passageiros em um único órgão, promovendo maior eficácia na aplicação dos recursos a eles vinculados (Achado 8);

Situação que levou à deliberação

91. Identificou-se contrato de construção e manutenção de abrigos de passageiros sob a gestão da Secretaria de Habitação, Regularização e Desenvolvimento Urbano – SEDHAB⁴¹. Entendeu-se que a gestão do ajuste deveria ser transferida ao DFTrans, a fim de concentrar a gestão da manutenção e construção de pontos de embarque e desembarque de passageiros e facilitar o controle dos recursos aplicados nesses espaços públicos.

⁴¹ Trata-se do Contrato nº 1/2002 – SO firmado com a empresa CEMUSA, vigente até o ano 2022.



Providências adotadas e comentários dos gestores

92. O DFTrans informou⁴² não ter informações relativas a tratativas de transferência da administração do Contrato nº 01/2002 – SO à Autarquia. Por outro lado, afirmou que designou equipe técnica com vistas a levantar informações acerca do referido Contrato, inclusive sobre sua vigência ou não, e avaliar a possibilidade de transferência de sua administração, ressaltando que, caso possível, promoverá as diligências necessárias para fiel cumprimento da determinação em questão.

93. A Semob, por sua vez, encaminhou⁴³ cópia do Ofício nº 334/2017 – GAB/DFTRANS, informando que foram solicitadas à Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação do Distrito Federal – SEGETH/DF informações acerca do Contrato em tela, com o objetivo de viabilizar a transferência de sua administração.

Análise

94. As manifestações das jurisdicionadas demonstram que, cerca de 2 (dois) anos após a publicação da Decisão nº 2150/2015, não havia sido adotada nenhuma medida efetiva com relação à determinação em tela, a ponto de o DFTrans afirmar não ter informações relativas a tratativas de transferência da administração do Contrato nº 01/2002 – SO à Autarquia.

95. O envio de expediente para a SEGETH/DF, noticiado pelo DFTrans com solicitação de informações acerca do Contrato em questão é o primeiro passo com vistas a cumprir a deliberação do Tribunal, mas ainda incipiente para dar cumprimento à determinação em tela.

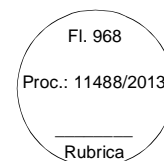
96. Assim, constatou-se o cumprimento parcial do item “IV.i” da Decisão nº 2150/2015, razão pela qual a sua execução deverá continuar a ser monitorada pelo Tribunal.

2.2.3. Decisão nº 2150/2015, item “IV.j”.

IV) determinar à SEMOB que: [...] j) elabore estudo examinando a pertinência e a viabilidade de realizar contratação similar à utilizada no Edital de Concorrência Pública nº 14/2001-ASCAL/PRES, adotando as devidas providências para suprir os pontos de embarque e desembarque de

⁴² Ofício nº 297/2017 - GAB/DFTrans, item a.

⁴³ Ofício nº 328/2017 - GAB/Semob, item b.



condições satisfatórias de atendimento da demanda e conforto aos usuários (Achado 8);

Situação que levou à deliberação

97. Diante das falhas gerenciais apontadas no Relatório Final de Auditoria, sugeriu-se que a Semob avaliasse a pertinência e viabilidade de firmar contrato de construção e manutenção de abrigos de passageiros nos moldes daquele firmado por meio da CP nº 14/2001-ASCAL/PRES, com vistas à redução de custos para a Administração Pública e à melhoria da qualidade dos abrigos disponibilizados aos usuários.

Providências adotadas e comentários dos gestores

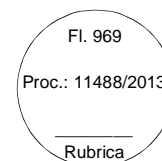
98. A Semob informou que foi concluído, em 2016, termo de referência para construção de 500 (quinhentos) abrigos com acessibilidade e de acordo com as demais normas que propiciam condições satisfatórias de conforto aos usuários. Afirmou que o referido objeto está incluído no Pregão Eletrônico nº 01/2017, suspenso por determinação do TCDF, conforme Decisão Ordinária nº 575/2017.

Análise

99. A realização de pregão eletrônico para construção de abrigos noticiada pela Semob, quando concluída, possibilitará melhorias importantes na situação dos pontos de parada do Distrito Federal.

100. Entretanto, além de a iniciativa estar ainda em andamento, verifica-se que a jurisdicionada não apresentou estudo examinando a pertinência e a viabilidade de realizar contratação similar à utilizada no Edital de Concorrência Pública nº 14/2001-ASCAL/PRES, conforme determinou o Tribunal, tampouco justificou a sua eventual inviabilidade técnica-econômica.

101. Ressalta-se que o Edital supracitado trata da contratação de uma empresa privada para instalar e manter abrigos de passageiros, tendo como contrapartida o direito sobre a exploração publicitária nos mesmos. Dessa forma, é possível a instalação de abrigos que atendem as demandas de conforto e qualidade dos usuários sem ônus para o Distrito Federal.



102. Constatou-se, portanto, o não cumprimento do item “IV.j” da Decisão nº 2150/2015, razão pela qual a sua implementação deverá continuar a ser monitorada pelo Tribunal.

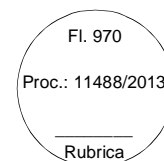
2.2.4. Decisão nº 2150/2015, item “IV.k”.

IV) determinar à SEMOB que: [...] k) elabore e implante um plano diretor de informação e comunicação com o usuário do STPC/DF, contemplando, no mínimo, os seguintes aspectos (Achado 10): i) nos pontos de embarque e desembarque de passageiros: identificação formal da parada e das linhas que as servem, contemplando trajetos e horários; ii) nos veículos: informações sobre o trajeto e tempo previsto de viagem, integração (intra ou intermodal) e normatização do uso dos recursos audiovisuais embarcados nos veículos para utilidade pública e publicidade; iii) no ambiente web, disponibilização de: informações sobre linhas, horários, trajetos, tarifas, operadoras e demais aspectos operacionais e que possibilitem o controle social; aplicativo para aparelhos de telefonia móvel; localização de pontos de embarque e desembarque e dos veículos em operação (GPS); iv) procedimentos e rotinas operacionais que garantam a confiabilidade e a tempestividade das informações disponibilizadas aos usuários do STPC/DF;

Situação que levou à deliberação

103. Nas vistorias realizadas em 197 (cento e noventa e sete) pontos de embarque e desembarque de passageiros constatou-se que em nenhum deles havia elementos básicos de informação ao usuário, como: relação de linhas, horários ou itinerários das linhas que servem o ponto de parada. Ademais, no interior dos veículos inexistiam informações acerca dos pontos de transbordo ou avisos sonoros para manter os usuários advertidos, apesar de o edital da CP nº 1/2011-ST prevê a instalação de equipamentos de som e eletrônicos com essa finalidade.

104. Em relação ao Metrô/DF, verificou-se que os monitores destinados a informar os usuários da companhia veiculam apenas publicidade e informações de interesse geral sobre a empresa, não fazendo menção ao tempo de espera, em tempo real, para a chegada da próxima composição.



Providências adotadas e comentários dos gestores

105. A Semob informou⁴⁴ que o plano de informação e comunicação com o usuário do STPC/DF está previsto no Decreto nº 38.010/2017, Anexo, art. 2º, § 3º, transcrito a seguir:

Art. 2º O Sistema Inteligente de Transporte - SIT é o conjunto de recursos tecnológicos e de serviços que é integrado, além do SBA, pela Central de Supervisão Operacional, pela Central de Vigilância e pela Central de Relacionamento com o Cliente.

(...)

§ 3º Compete à Central de Relacionamento com o Cliente:

I- prestar informações sobre o serviço aos usuários, de forma clara e acessível;

II- receber e tomar providências acerca de reclamações, críticas e sugestões sobre produtos e serviços oferecidos no STPC/DF;

III- subsidiar o desenvolvimento da marca e da comunicação institucional sobre produtos e serviços oferecidos no STPC/DF; e

IV- disponibilizar ferramentas de roteirização e consulta de horários de viagem aos usuários.

106. Afirmou, ainda, que a Central de Relacionamento com o Cliente mencionada na referida norma será implantada ao longo do ano de 2017.

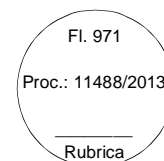
107. Ademais, apresentou⁴⁵ lista de 80 (oitenta) ações constantes do Programa Circula Brasília, dentre as quais 2 (duas) estão relacionadas ao aperfeiçoamento da comunicação com os usuários do STPC/DF e do acesso dessas a informações relevantes, sendo que, para cada ação, foram estabelecidos prazos de início e fim.

108. Segundo informações da Secretaria⁴⁶, tais ações se encontram nos seguintes estágios de implementação: (i) o sistema de informação em tempo real aos usuários (horário dos ônibus): encontra-se em fase de teste dos aplicativos que indicarão o tempo de passagem dos veículos nos pontos de parada, devendo entrar na fase operacional no segundo semestre de 2017; e (ii) o sistema wi-fi nos principais terminais, ônibus, estações e trens do Metrô: foi disponibilizada rede pública de

⁴⁴ Ofício nº 336/2017 – GAB/Semob, item 2.

⁴⁵ Ofício nº 1035/2016 – GAB/Semob, item 2.

⁴⁶ Ofício nº 447/2017 – GAB/Semob, itens 75, 78.



internet para os usuários dos serviços prestados pela empresa pública nas estações Central, Galeria, Feira e Águas Claras.

109. A Semob encaminhou⁴⁷ ainda seu PDTI 2014-2015, no qual foi prevista a instalação de ponto de acesso à internet em todos os terminais rodoviários. Todavia, o DFTrans informou que está analisando a necessidade de conectividade nos terminais rodoviários, destacando que a implantação de internet em 100% (cem por cento) dos terminais faz parte do plano de trabalho daquela autarquia.

110. Por outro lado, o DFTrans apresentou⁴⁸ seu PDTI 2016-2018, com uma série de necessidades identificadas, além de metas e ações previstas, e indicou⁴⁹ o atual estágio de implementação das ações cujos prazos de início já se cumpriram. Dentre elas, relacionadas ao item em tela, constam as seguintes, com as respectivas situações atuais:

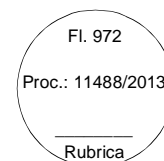
Quadro 10 - Plano Diretor de Tecnologia da Informação - 2016/2018 – DFTrans

Nº	NECESSIDADE	AÇÃO	INÍCIO	FIM	ESTÁGIO ATUAL DE IMPLEMENTAÇÃO
A12	Desenvolvimento de software para consulta, pelos usuários do STPC, das viagens em tempo real	Disponibilizar dados de Geoserviço em transporte público para aplicativos gratuitos.	mar/17	dez/18	A Autarquia informou a existência do sistema "DF no Ponto", afirmando que está desenvolvendo uma nova versão, com previsão de finalização e disponibilização aos usuários dentro de 3 (três) meses. Acrescentou que está em fase de teste um aplicativo das operadoras do STPC/DF para dispositivos móveis que também cumprirá esse objetivo.
A19	Reformulação do sistema de consulta de horários no site do DFTrans	Reformular e atualizar o software de consulta de horários.	nov/16	fev/17	O sistema encontra-se em fase de desenvolvimento (cerca de 20% pronto), sendo que a sua interface está concluída.
A24	Aquisição de software de geoprocessamento	Desenvolver, licitar ou adotar solução corporativa governamental.	nov/16	fev/17	O DFTrans informou que uma proposta para a aquisição da solução em parceria foi enviada à Semob, ainda sem resposta da Secretaria.

⁴⁷ Ofício nº 472/2017 – GAB/Semob, item e.

⁴⁸ Ofício nº 297/2017 - GAB/DFTrans, item f.

⁴⁹ Ofício nº 668/2017 – GAB/Semob, itens A12, A19, A24 e A29.



A29	Aquisição de computadores de alta performance para a realização de trabalhos gráficos e de simulação	Levantar necessidades de infraestrutura de TI.	dez/16	fev/17	Concluída.
-----	--	--	--------	--------	------------

Análise

111. Na manifestação apresentada pela Semob foram anunciadas 2 (duas) ações relacionadas ao aperfeiçoamento da comunicação com o usuário do STPC/DF. Tais medidas estão relacionadas aos sistemas de acompanhamento em tempo real dos veículos e à disponibilização de sinal de internet nos principais terminais, ônibus, estações e trens do Metrô/DF. As medidas indicadas, entretanto, não asseguram ao usuário o acesso a informações básicas como a identificação formal (local) dos pontos de embarque e desembarque, bem como das linhas que os servem e seus respectivos horários e itinerários.

112. Em relação aos pontos de embarque e desembarque do STPC/DF, a fim de avaliar a disponibilidade de informação aos usuários de STPC/DF nesses locais, vistoriou-se cerca de 200 (duzentos) pontos de paradas nas Regiões Administrativas do Distrito Federal e verificou que a situação atual é pior em relação ao período de realização da auditoria ora monitorada, conforme demonstrado no Quadro a seguir.

Quadro 11 – Disponibilidade de Informação nos Pontos de Embarque e Desembarque do STPC/DF

QUESTÃO	% DE RESPOSTAS AFIRMATIVAS		DIFERENÇA
	2014	2017	
Há sinalização tátil de alerta ao longo do meio fio e piso tátil direcional para demarcar embarque e desembarque.	5,58%	3,02%	-2,57%
Está disponível no ponto relação das linhas que passam pelo local.	3,55%	1,01%	-2,55%



Está disponível no ponto relação dos horários das linhas que passam pelo local.	4,06%	1,51%	-2,55%
Está disponível no ponto relação dos itinerários das linhas que passam pelo local.	4,57%	1,01%	-3,56%

Fonte: elaborado pela equipe de auditoria.

113. Quanto às informações constantes dos ônibus que operam o STPC/DF, não se verificou a disponibilização do tempo previsto de viagem em nenhum dos operadores do sistema. Por outro lado, as empresas que realizam a integração com o Metrô/DF divulgam esse serviço aos usuários por meio de painéis instalados nos veículos.

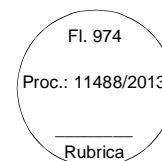
114. Sobre a divulgação de informações na internet, verifica-se que o DFTrans disponibiliza⁵⁰ em seu sítio os horários das partidas dos veículos e respectivos operadores das linhas do STPC/DF, assim como os trajetos que cada um realiza.

115. Tendo em conta as ações desenvolvidas pela Semob, constatou-se o cumprimento parcial do item “IV.k” da Decisão nº 2150/2015, devendo o seu atendimento continuar sendo monitorado pelo Tribunal.

2.3. Questão de Monitoramento 3: A SEMOB e o DFTrans aperfeiçoaram os mecanismos de fiscalização e gestão do STPC/DF?

Parcialmente. O aparente conflito de competências quanto à fiscalização do STPC/DF entre SUFISA/Semob e DFTrans foi solucionado com ajustes na normatização infra legal. Houve avanço quanto ao planejamento de sistemática informatizada adequada, embora as medidas previstas ainda estejam, na quase totalidade, pendentes de implementação. Foram adotadas várias iniciativas fiscalizatórias pela Semob, as quais tendem a contribuir para um nível maior de cumprimento da programação operacional

⁵⁰ As informações constam do link: <http://www.sistemas.dftrans.df.gov.br/horarios/src/mapas/index>, que podem ser consultada por linha ou por origem/destino do usuário.



estabelecida para os operadores do STPC/DF. Observaram-se melhoras em alguns aspectos inspecionados nos veículos, em que pese persistam falhas de fiscalização. Por outro lado, ainda há limitações de recursos tecnológicos, físicos e orçamentários e se perpetua a não aferição de indicadores capazes de qualificar o serviço prestado pelas operadoras do STPC/DF conforme previsto no Edital da CP nº 01/2011 – ST.

2.3.1. Decisão nº 2150/2015, item “III.e”.

III) determinar à SEMOB e DFTrans que, atuando de forma conjunta e dentro de suas respectivas competências: [...] e) realizem estudos e adotem as providências cabíveis com o objetivo de definir e efetivar sistemática informatizada que possibilite gerir e fiscalizar a operação do STPC/DF, conforme previsto na Concorrência nº 01/2011, elaborando plano diretor de tecnologia da informação que verse sobre (Achado 3): i) a continuidade e integração dos sistemas atuais e previstos como instrumentos de gestão do poder público (ITS/SIM, SIT, TDMAX/SBA, etc), avaliando a necessidade de continuidade do Pregão Presencial nº 10/2014; ii) a implementação de funcionalidades que permitam, ao menos: elaboração, validação, registro, emissão e disponibilização das ordens de serviço para consulta das operadoras do STPC/DF; recebimento, validação, processamento e cruzamento dos dados provenientes das ordens de serviços, bilhetagem automática e GPS dos veículos para fins de remuneração e fiscalização das operadoras; emissão de relatórios gerenciais sobre a execução dos serviços; aferição de indicadores de desempenho;

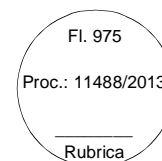
Situação que levou à deliberação

116. Identificaram-se fragilidades nos controles das operações realizadas pelas empresas contratadas pelo STPC/DF. Os sistemas utilizados para gerenciar as operações das empresas não permitiam o armazenamento e o processamento dos dados gerados pelas operadoras de forma integrada, diante da falta de comunicação entre os sistemas existentes⁵¹. Em decorrência disso, havia documentos preenchidos manualmente pelos motoristas e cobradores⁵² que não eram submetidos a controle pelo DFTrans.

117. Ademais, os registros das partidas e das chegadas constantes do SBA/TDMAX dependiam de interferência direta dos funcionários das empresas contratadas. Esses registros não eram controlados pelo DFTrans, não sendo possível

⁵¹ Sistema de Informações de Transporte (SIT) e Sistema de Bilhetagem Automática (SBA).

⁵² Boletim de Controle Operacional (BCO), que resume a operação diária do transporte, indicando o horário das viagens (programado e realizado), o tempo de duração e o total de passageiros.



determinar se os horários de início e término das viagens correspondiam efetivamente aos das viagens realizadas.

Providências adotadas e comentários dos gestores

118. A Semob apresentou⁵³ lista de 80 (oitenta) ações constantes do Programa Circula Brasília, dentre as quais 3 (três) estão relacionadas ao aperfeiçoamento dos meios informatizados necessários à gestão e fiscalização da operação do STPC/DF, sendo que, para cada ação, foram estabelecidos prazos de início e fim.

119. Segundo informações da Secretaria, tais ações se encontram nos seguintes estágios de implementação⁵⁴:

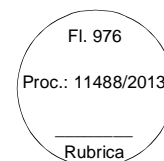
- i) Rastreamento dos ônibus em tempo real (gestão de linhas): essa ação tinha início e término previstos para julho/2016 e março/2017, respectivamente. Entretanto, ela foi transferida aos operadores do STPC/DF⁵⁵, com consequente ajuste do prazo de conclusão inicialmente previsto para o segundo semestre de 2017. Ademais, a Semob informou que se iniciaram os testes com o aplicativo que indicará o tempo estimado para a chegada de cada veículo no ponto de embarque/desembarque;
- ii) Implantação do sistema de videomonitoramento nos principais terminais de ônibus: essa ação tinha início e término previstos para julho/2016 e abril/2017, respectivamente. Contudo, também foi transferida aos operadores do STPC/DF⁵⁶, ajustando-se o prazo inicialmente previsto para sua conclusão para setembro de 2017;
- iii) Implantação do CCO (Centro de Controle Operacional do STPC): essa ação tinha início e término previstos para julho/2016 e março/2017, respectivamente. Todavia, em decorrência do Decreto nº 38.010/2017, foi transferida aos operadores dos STPC/DF, com previsão de implementação até setembro de 2017.

⁵³ Ofício nº 1035/2016 – GAB/Semob, item 2.

⁵⁴ Anexo ao Ofício nº 447/2017-GAB/Semob, e-DOC 99CCC793.

⁵⁵ Por meio do Decreto nº 38.010/2017.

⁵⁶ Por meio do Decreto nº 38.010/2017.



120. O DFTrans, por sua vez, encaminhou⁵⁷ cópia de seu Plano Diretor de Tecnologia da Informação – PDTI 2016-2018, aprovado pela Instrução nº 35/2017 - DFTrans. O documento traz princípios, diretrizes, referencial estratégico de TI, estrutura organizacional dessa área da Autarquia e Plano de Metas e de Ações e Recursos, entre outros.

121. Dentre as ações previstas, há 15 (quinze) relacionadas ao item III.e da Decisão nº 2150/2015 para as quais ao menos o prazo inicial já se cumpriu. Segundo a Autarquia⁵⁸, elas se encontram nos seguintes estágios de implementação:

Quadro 12 - Plano Diretor de Tecnologia da Informação - 2016/2018 - Dftrans

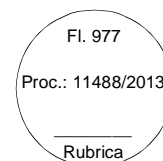
Nº	NECESSIDADE	AÇÃO	INÍCIO	FIM	ESTÁGIO ATUAL DE IMPLEMENTAÇÃO
A1	Atualização do sistema de bilhetagem automática	Definir as especificações e características necessárias.	nov/16	jul/17	O Decreto nº 38.010/2017 previu a transferência da comercialização de créditos para as operadoras. Assim, serão transferidas também a manutenção e modernização do sistema.
A3	Desenvolvimento de módulo de gestão financeira no software do sistema de bilhetagem automática	Desenvolver ou licitar e contratar fornecedor (implantar análises de BI).	nov/16	jul/17	Fase de levantamento de requisitos.
A8	Desenvolvimento de software, para o cálculo dos custos operacionais dos operadores do STPC/DF	Desenvolver ou licitar e contratar fornecedor (Implantar análises de BI).	nov/16	jul/17	Fase de levantamento de requisitos.
A10	Aquisição de software de planejamento de transportes	Desenvolver ou licitar e contratar fornecedor.	nov/16	fev/17	Não iniciada.
A14	Aquisição de ferramenta de BI que intercale as diferentes bases de dados e sistemas utilizados pelo DFTrans	Adquirir o software através de cooperação técnica ou outros órgãos do DF.	nov/16	fev/17	Em negociação com a CGDF pela cessão do software Micro Strategy.

⁵⁷ Ofício nº 297/2017 - GAB/DFTrans, item f.

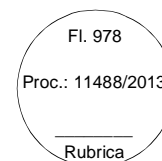
⁵⁸ Ofício nº 668/2017 – GAB/Semob, itens A12, A19, A24 e A29.



TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE AUDITORIA
PRIMEIRA DIVISÃO DE AUDITORIA



Nº	NECESSIDADE	AÇÃO	INÍCIO	FIM	ESTÁGIO ATUAL DE IMPLEMENTAÇÃO
A15	Aquisição de ferramenta de BI que intercale as diferentes bases de dados e sistemas utilizados pelo DFTrans	Implantar análises de BI em bases negociais.	fev/17	dez/18	Em negociação com a CGDF pela cessão do software Micro Strategy.
A18	Desenvolvimento de software para cálculo do fator de utilização dos operadores do STPC/DF	Adquirir o software através de cooperação técnica ou outros órgãos do DF.	nov/16	fev/17	Fase de levantamento de requisitos.
A24	Aquisição de software de geoprocessamento	Desenvolver, licitar ou adotar solução corporativa governamental.	nov/16	fev/17	O DFTrans informou que uma proposta para a aquisição da solução em parceria foi enviada à Semob, ainda sem resposta da Secretaria.
A25	Desenvolvimento de sistema em plataforma web para cadastro dos veículos e funcionários das empresas operadoras	Desenvolver, licitar ou adotar solução corporativa governamental.	nov/16	fev/17	Fase de levantamento de requisitos.
A26	Aprimoramento do SIT.	Qualificar corpo técnico do DFTrans para Contagem de Pontos de Função.	fev/17	dez/18	Em análise.
A27	Aprimoramento do SIT.	Contagem de Pontos de Função por empresa especializada.	fev/17	dez/18	Termo de Referência em elaboração para contratação de fábrica de software e fábrica de ponto de função.
A29	Aquisição de computadores de alta performance para a realização de trabalhos gráficos e de simulação	Levantar necessidades de infraestrutura de TI.	dez/16	fev/17	Concluída.
A30	Aquisição de computadores de alta performance para a realização de trabalhos gráficos e de simulação	Adquirir a infraestrutura necessária.	fev/17	dez/17	Não iniciada.
A34	Aquisição de software de simulação de tráfego urbano	Desenvolver, licitar ou adotar solução corporativa governamental.	fev/17	dez/17	Não iniciada.
A35	Aquisição de softwares de edição gráfica e vídeos	Desenvolver, licitar ou adotar solução corporativa governamental.	fev/17	dez/17	Em fase de planejamento da contratação.



Análise

122. O Decreto nº 38.010/2017, dentre outras providências, aprovou o regulamento do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA e da implementação e operação do Sistema Inteligente de Transportes – SIT do STPC/DF. Para tanto, prevê que a gestão do SBA propiciará a obtenção dos dados operacionais necessários para o cálculo da remuneração dos serviços prestados pelas concessionárias, além da coleta dos dados que subsidiem o planejamento do STPC/DF, a programação e a supervisão dos serviços prestados pelas operadoras.

123. Estabelece ainda que o SIT será integrado, além do SBA, por uma Central de Supervisão Operacional – CSO, uma Central de Vigilância e uma Central de Relacionamento com o Cliente.

124. Nesse ponto, cumpre ressaltar que, conforme informação constante do site do DFTrans⁵⁹, o Pregão Presencial nº 010/2014, que tratava sobre a contratação de supervisão operacional para o STPC/DF, encontra-se suspenso desde 1º/4/2014. Consulta ao SICOP⁶⁰, por sua vez, demonstrou que o Processo⁶¹ correspondente ao citado Pregão foi arquivado em 5/10/2016.

125. Diante disso, juntamente com a previsão da CSO pelo Decreto nº 38.010/2017, entende-se que o Pregão Presencial nº 010/2014 foi descontinuado pelo DFtrans.

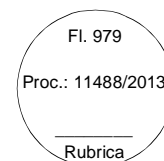
126. Ademais, o Decreto nº 38.010/2017 fixou que a comercialização de cartões e créditos de viagens do SBA e a operacionalização do SIT serão realizados por uma Entidade Associativa representativa da maioria dos operadores de serviços de transporte público coletivo do DF.

127. Além disso, o normativo dispõe que uma das competências da Entidade Associativa é automatizar os processos e relatórios de Controle da Execução do Serviço (frota alocada, viagens realizadas, quilometragem rodada, ocorrências, quantidade de passageiros transportados, etc.), além de transmitir ao DFTrans

⁵⁹ <http://www.dftrans.df.gov.br/institucional/licitacoes.html> (consulta em 10/7/2017).

⁶⁰ Consulta Pública de Processos (http://consulta.sicop.df.gov.br/consulta_processo_ret.asp?NU_ORGAO=098&NU_PROCESSO=006590&NU_ANO=2013, acesso em 10/7/2014).

⁶¹ Processo nº 0098.006590/2013.



informações sobre a execução do serviço prestado pelas concessionárias, de modo a permitir o monitoramento da operação e a manutenção da qualidade e eficiência do STPC/DF.

128. O prazo estabelecido para implementação das disposições do Decreto nº 38.010/2017 é de até 180 (cento e oitenta) dias a contar do dia da sua publicação (16/2/2017), prorrogáveis uma vez por igual período, o que efetivamente ocorreu por meio da Portaria Semob nº 40, de 16/08/2017.

129. Nesse contexto, observa-se que as 3 (três) medidas previstas no Programa Circula Brasília supracitadas, bem como as ações descritas no PDTI 2016-2018 do DFTrans, aliados ao que dispõe o Decreto nº 38.010/2017, vão ao encontro da presente determinação do Tribunal. Todavia, verifica-se que a quase totalidade das ações previstas ainda não foram efetivamente implementadas.

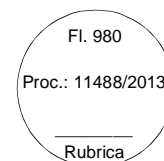
130. Sendo assim, constatou-se o cumprimento parcial do item “III.e” da Decisão nº 2150/2015, com a publicação do Decreto nº 38.010/2017 e as ações previstas no Programa Circula Brasília e no PDTI 2016-2018 do DFTrans, razão pela qual a sua implementação deverá continuar a ser monitorada pelo Tribunal.

2.3.2. Decisão nº 2150/2015, itens “IV.a”, “IV.g.i” e “IV.g.ii”.

IV) determinar à SEMOB que: a) implemente, por meio de sua Subsecretaria de Fiscalização, Auditoria e Controle – SUFISA, rotina de fiscalização periódica da efetiva integração física, tarifária e operacional por parte da METRÔ-DF e operadoras do STPC/DF (Achado 4); [...] g) definidas as competências da DFTrans e SUFISA/SEMOB em relação à fiscalização da operação do STPC/DF, adote providências para (Achados 7 e 9): i) dotar o setor responsável de estrutura de fiscalização compatível com a dimensão do STPC/DF, incluindo no mínimo os seguintes requisitos: recursos físicos, humanos, tecnológicos e orçamentários; ii) estabelecer rotinas e procedimentos que garantam a adequada aferição do atendimento das ordens de serviço de operação, das condições de uso e lotação dos veículos, das integrações intra e intermodais, das vigências de contratos e demais aspectos operacionais previstos no STPC/DF;

Situação que levou à deliberação

131. Observou-se que a fiscalização exercida pela SUFISA não era capaz de fornecer informações acerca do cumprimento de horários e de viagens realizadas



pelos operadores do STPC/DF, uma vez que os dados disponíveis sobre trechos percorridos não permitiam verificar seu efetivo cumprimento.

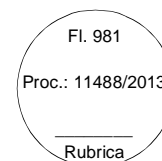
132. A lotação dos veículos em operação no STPC/DF também não era satisfatoriamente fiscalizada. Além disso, embora houvesse falhas relevantes no processo de integração tarifária entre linhas e modais, a SUFISA, em detrimento de suas competências institucionais, não fiscalizava esse aspecto.

133. Ademais, a área responsável pela fiscalização do STPC/DF na SEMOB não era priorizada na distribuição de recursos necessários ao cumprimento de seus deveres. No DFTrans, por outro lado, havia destinação específica de recursos para a gestão e fiscalização, todavia a aplicação dos recursos historicamente deu-se apenas na área de gestão.

Providências adotadas e comentários dos gestores

134. A Semob apresentou de forma resumida os processos desenvolvidos no âmbito de sua Subsecretaria de Fiscalização, Auditoria e Controle – SUFISA, quais sejam:

- verificação da adequabilidade da execução dos serviços aos preceitos e condições previamente estabelecidos;
- combate às fraudes contra o STPC/DF;
- ações de fiscalização de cunho especial, de contingência, extraordinárias e emergenciais;
- planejamento das ações de auditoria fiscal programadas e análise de seus resultados;
- compilação das solicitações, reclamações e sugestões apresentadas pelos cidadãos referentes ao funcionamento do STPC/DF e ao combate a fraudes contra ele, e conseqüente programação de ações fiscais;
- análise de documentos de ação fiscal;
- verificação de manutenção das condições de qualificação econômico-financeiras e regularidade fiscal dos operadores;
- avaliação da qualidade dos serviços prestados;



- verificação do cumprimento das cláusulas contratuais;
- verificação da adequação das receitas auferidas e dos custos e despesas realizados pelos operadores;
- inspeção e vistoria de equipamentos e estruturas;
- processamento das penalidades aplicadas.

135. Quanto aos procedimentos utilizados, listou os seguintes: verificação visual; vistoria; inspeção; auditoria; análise; aplicação de sanções; investigação.

136. Em relação à integração física, informou⁶² que não se faz necessário o estabelecimento pela SUFISA de rotina de fiscalização específica, uma vez que a incumbência para definição da malha de linhas do STPC/DF ficou a cargo do próprio Estado, que a executa por meio de outras áreas da Semob e do DFTrans. Acrescentou que a Subsecretaria pode apresentar sugestões de ajustes ou adequações da malha, quando da avaliação dos resultados das ações por ela desenvolvidas.

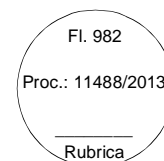
137. Quanto à integração operacional, noticiou que a atividade de fiscalização exercida pela Subsecretaria reside na verificação do cumprimento da programação operacional estabelecida, materializada nas ordens de serviços emitidas pelo DFTrans aos operadores do STPC/DF. Como resultado desse trabalho, informou⁶³ que foram lavradas 4.450 (quatro mil, quatrocentos e cinquenta) autuações aos operadores do STPC/DF em 2017.

138. Em relação à integração tarifária, destacou que a Subsecretaria tem desenvolvido rotinas específicas de fiscalização em três formatos distintos, a saber.

- desenvolve ação para apurar denúncias ou registros de dificuldades na integração;
- realiza viagens em linhas escolhidas aleatoriamente para verificar a existência de problemas relacionados à integração tarifária; e
- desenvolve ações de auditoria, com vistas à verificação de irregularidades nas operações realizadas pelo operadores do STPC.

⁶² Ofício nº 493/2017-GAB/Semob, e-DOC 726F0439.

⁶³ Ofício nº 493/2017-GAB/Semob, item a, e-DOC 726F0439.



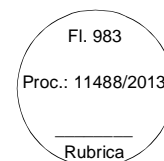
139. Destacou que no primeiro formato, a SUFISA verifica os dados e registros informatizados, buscando identificar as causas da não integração tarifária. Noticiou, entretanto, que esse tipo de demanda não tem sido comum, porquanto não havia nenhuma ocorrência registrada no ano de 2017⁶⁴.

140. Quanto ao segundo formato, informou que a Subsecretaria optou por fiscalizar a efetiva integração tarifária durante a realização de auditorias, cujos escopos alcançam a identificação de fraudes, a apuração de receitas auferidas de forma irregular, a apuração de registros operacionais ou de uso indevido de benefício ou créditos tarifários.

141. Ademais, destacou que, em relação ao terceiro formato, desenvolveu diversas ações de auditorias, desde 2015, apresentadas a seguir.

- a) 231 (duzentos e trinta e um) procedimentos de auditoria operacional de receitas advindas da operação irregular, tendo como base os preceitos esculpidos na Portaria nº 68/2017 – Semob;
- b) Ação fiscal de combate à fraude na região de Planaltina;
- c) Auditoria operacional da frota cadastrada e das linhas operadas pelas permissionárias (Cooperativas) do serviço básico;
- d) Auditoria operacional relacionada ao cumprimento das ordens de serviços de linhas da Bacia 2 – ligação entre Regiões Administrativas;
- e) Auditoria do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA, sobre o uso indevido de benefícios tarifários e cartões eletrônicos de acesso ao STPC/DF;
- f) Auditoria operacional relacionada ao cumprimento das ordens de serviços das linhas 0.206, 206.0 e 206.5;
- g) Ação fiscal de verificação da atualização dos registros de restrições ativos dos validadores (lista vermelha, carga embarcada, etc.);
- h) Operação Cartão Vermelho – ação conjunta com a PCDF para repressão à

⁶⁴ Atente-se que a resposta à Nota de Auditoria de Monitoramento foi encaminhada ao Tribunal por meio do Ofício nº 493/2017-GAB/SEMOB, de 14 de junho de 2017. Assim, dizer que não há registro no ano de 2017 fica restrito à data da resposta encaminhada.



comercialização irregular de créditos tarifários e simulação de viagens integradas.

142. Sobre os recursos alocados na SUFISA, afirmou⁶⁵ que ela conta atualmente com 149 (cento e quarenta e nove) auditores fiscais, 2 (dois) servidores da carreira de Políticas Públicas e Gestão Governamental do Distrito Federal, 24 (vinte e quatro) empregados/servidores cedidos pela Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília – TCB e 3 (três) pelo DFTrans, além de 11 (onze) colaboradores temporários (vinculados à Fundação de Amparo ao Trabalhador Preso, menores aprendizes, entre outros).

143. Todavia, acrescentou que, dada a dimensão e complexidade do STPC/DF, a Subsecretaria ainda carece de uma alocação maior de recursos humanos, especialmente no desenvolvimento de atividades-meio.

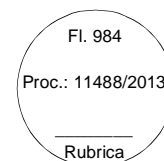
144. Descreveu, ainda, as diversas instalações físicas disponíveis para a realização das suas atividades, destacando que ainda estão longe das ideais, as quais consistiriam em: 1) local único que comportasse toda a estrutura administrativa; 2) total de 15 (quinze) postos avançados/bases de apoio em locais estratégicos, para desenvolvimento de atividades de campo; 3) unidade móvel de fiscalização.

145. Informou que foi destinado local na área central de Brasília para comportar toda a estrutura administrativa da SUFISA, à exceção da Diretoria de Inspeção, que permanecerá no Setor de Armazenagem e Abastecimento Norte – SAAN. Os ajustes na estrutura encontravam-se em fase final e a transferência tinha previsão de ocorrência ainda no primeiro semestre de 2017.

146. Ressaltou que o projeto para aquisição de unidades móveis de fiscalização, em curso junto à Unidade Especial de Gerenciamento do Programa de Transporte Urbano da Semob, por motivo de contenção de despesas, necessitou ser suspenso temporariamente. Atualmente os auditores utilizam seus veículos pessoais para realização dos trabalhos, sendo indenizados por isso. Há também 3 (três) viaturas cedidas pela Seplag, utilizadas em ações que envolvem risco.

147. Embora o quantitativo de computadores disponível ainda não seja o suficiente, sendo necessário o compartilhamento de máquinas para o

⁶⁵ Ofício nº 350/2017 - GAB/Semob, itens a, b.



desenvolvimento das atividades, afirmou que já há esforços envidados para solução desse problema.

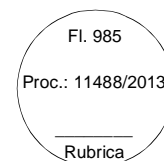
148. Esclareceu que a SUFISA ainda carece de equipamentos de comunicação essenciais à realização dos trabalhos, valendo-se os auditores fiscais de meios próprios para desempenho dessa tarefa. Entretanto, citou processos e programas em andamento tendentes a solucionar essa carência, como por exemplo a implantação integral das ferramentas tecnológicas relacionadas aos Sistemas Inteligentes de Transporte — ITS, em especial junto ao Serviço Básico do STPC/DF.

149. Além disso, a Semob encaminhou⁶⁶ seu PDTI 2014-2015, em que constam algumas iniciativas de apoio à SUFISA, quanto a dotá-la de recursos tecnológicos, quais sejam: programa de gestão e apoio à auditoria, fiscalização e gerenciamento de riscos do transporte público; aquisição de *smartphones* ou *tablets*; e contratação de empresa especializada para a disponibilização de serviço móvel de dados e voz.

150. Sobre esses programas previstos em seu PDTI, afirmou que vem atuando em diversas frentes visando encontrar soluções que permitam o alcance, ainda que parcial, dos objetivos desejados quando de sua elaboração, conforme listado a seguir:

- busca de parceria com o Serviço Federal de Processamento de Dados – SERPRO para desenvolvimento de software de processamento eletrônico de autos de infração e penalidades;
- customização do Sistema de Informações de Transporte – SIT e do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA para desenvolvimento de ações de acompanhamento e controle do cumprimento da programação operacional estipulada para os operadores do STPC/DF;
- customização do SIT e do Sistema Eletrônico de Informações – SEI para elaboração e distribuição de programações de ações de auditoria fiscal, e processamento eletrônico de autos de infração e penalidades; e
- aquisição de licenças de software de mapeamento e automação de processos

⁶⁶ Ofício nº 472/2017 – GAB/Semob, item e.



com recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, no âmbito do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF.

151. Quanto à dotação orçamentária direcionada ao custeio das atividades de fiscalização e controle do STPC/DF, informou que ela não se encontra diretamente vinculada, não havendo destinação exclusiva. Em outras palavras, há dotação voltada ao custeio da administração e fiscalização do STPC/DF⁶⁷, sem especificação do montante que cabe a cada atividade. Considerando a condição da fiscalização como atividade típica de Estado, afirmou acreditar que a definição de dotação orçamentária específica, com aplicação vinculada ao desenvolvimento dessa atividade, seja a melhor solução para essa questão.

152. Por outro lado, o DFTrans encaminhou⁶⁸ cópia de seu Plano Diretor de Tecnologia da Informação – PDTI 2016-2018, aprovado pela Instrução DFTrans nº 35/2017. O documento dispôs, entre outros assuntos, sobre necessidades de TI, associadas a metas e ações específicas. Dentre elas, 2 (duas) ações estão relacionadas à fiscalização da operação do STPC/DF, as quais, segundo informou⁶⁹ a jurisdicionada, se encontram nos seguintes estágios de implementação:

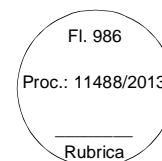
Quadro 13 - Plano Diretor de Tecnologia da Informação - 2016/2018 - DFTrans

Nº	NECESSIDADE	AÇÃO	INÍCIO	FIM	ESTÁGIO ATUAL DE IMPLEMENTAÇÃO
A4	Desenvolvimento de software para auditoria na utilização de cartões Vale Transporte, Cartão Cidadão, Passe Livre Estudantil, Portador de Necessidades Especiais, e outros produtos de bilhetagem	Implantar análises de BI em bases negociais.	nov/16	dez/18	Em negociação com a CGDF pela sessão do software Micro Strategy.
A13	Adoção de procedimentos para avaliação de serviços e equipamentos de ITS das concessionárias	Implantar procedimentos para avaliação de serviços e equipamentos de ITS das concessionárias.	mar/17	dez/18	Fase de levantamento de requisitos.

⁶⁷ Lei nº 445/1993, art. 1º: “Fica o Poder Executivo autorizado a incluir no preço dos passageiros de ônibus um percentual de até quatro por cento (4%), destinado ao custeio da administração e fiscalização do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal — STPC/DF, atribuídas ao Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos do Distrito Federal — DMTU/DF [atual DFTrans]”.

⁶⁸ Ofício nº 297/2017 - GAB/DFTrans, item f.

⁶⁹ Ofício nº 668/2017 – GAB/Semob, itens A4, A13.



Análise

153. Com relação à integração no âmbito do STPC/DF, as estratégias de fiscalização listadas pela Semob evidenciam que não tem sido realizada uma fiscalização periódica específica da integração tarifária. Isso porque a Semob afirmou que não tem havido denúncias e que optou por analisar este aspecto nas auditorias que realiza, as quais possuem objetivos diversos.

154. Por um lado, cumpre destacar que, conforme disposto na “Análise” do item “IV.c” da Decisão nº 2150/2015, os testes realizados pela equipe de auditoria constataram o funcionamento da integração tarifária em quase todas as possibilidades testadas, o que demonstra uma sensível evolução em relação ao cenário de 2014.

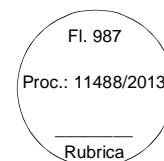
155. Por outro, foram identificadas falhas na integração com operadores rurais, o que demonstra a necessidade do estabelecimento de uma rotina de fiscalização periódica específica, com vistas a exigir o cumprimento das normas que regem o STPC/DF por todos os seus prestadores de serviços.

156. Verifica-se, também, que houve uma melhoria nos procedimentos de verificação do cumprimento da programação operacional, resultando na aplicação de mais de quatro mil autuações aos operadores do STPC/DF.

157. Quanto à estrutura de fiscalização, verificou-se que a transferência mencionada pela Semob de grande parte da estrutura administrativa da SUFISA para um local na área central de Brasília de fato ocorreu no início do segundo semestre de 2017. Apesar de pontual, há de se reconhecer que a adoção dessa medida representa um avanço no sentido de dotar a área de fiscalização de estrutura compatível com suas atribuições.

158. As demais iniciativas tendentes a proporcionar recursos físicos e tecnológicos necessários às atividades da SUFISA encontram-se em fase de planejamento ou em andamento. Sendo assim, embora em harmonia com a determinação da Corte, ainda carecem de efetiva implementação, razão pela qual deverá ser mantido o monitoramento da deliberação do egrégio Plenário.

159. Sobre o aspecto orçamentário, conforme afirmado pela Semob, a ausência de dotação específica para a fiscalização pode dificultar o planejamento de seu aparelhamento e ações, por gerar incertezas a respeito da quantidade de recursos



previstos no orçamento que serão voltados a essa atividade. Todavia, não impede o contínuo acompanhamento dos serviços prestados pelas operadoras do STPC/DF.

160. Por outro lado, as várias iniciativas fiscalizatórias citadas pela Secretaria, sejam decorrentes de denúncias ou de ações programadas, tendem a contribuir para um nível maior de cumprimento da programação operacional estabelecida, o que se alinha com a determinação do Tribunal.

161. Todavia, sua efetividade é prejudicada pelas limitações de recursos tecnológicos, ainda em desenvolvimento; pela não aferição de indicadores capazes de qualificar o serviço prestado pelas operadoras do sistema, conforme previsto no Edital da CP nº 01/2011 – ST; e pela não implementação plena da infraestrutura necessária ao modelo troncoalimentado definido no PDTU/DF.

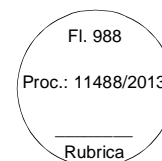
162. Assim, diante das ações implementadas, constatou-se o cumprimento parcial dos itens “IV.a”, “IV.g.i” e “IV.g.ii” da Decisão nº 2150/2015. Nesse sentido, a implementação integral desses itens deverá continuar a ser monitorada pelo Tribunal.

2.3.3. Decisão nº 2150/2015, item “IV.e”.

IV) determinar à SEMOB que: [...] e) revise as competências do GMOP/DFTrans e SUFISA/SEMOB em relação à fiscalização da operação e aos indicadores do STPC/DF, afastando qualquer conflito aparente de competências entre aqueles setores (Achados 6 e 7);

Situação que levou à deliberação

163. Verificou-se aparente conflito de competência entre a Subsecretaria de Fiscalização, Auditoria e Controle – SUFISA e o DFTrans, visto que a Lei nº 4.011/2007 atribui à Autarquia o dever de fiscalização e controle do sistema de transporte, enquanto o Regimento Interno da Secretaria de Transporte do Distrito Federal (atual SEMOB), explicitamente, atribui essas competências à SUFISA. Diante disso, a avaliação dos serviços de transportes não era realizada pelo DFTrans, nem pela SUFISA, na forma prevista no edital regulador da CP nº 01/2011 – ST.



Providências adotadas e comentários dos gestores

164. A Semob destacou⁷⁰ a edição do Decreto nº 35.253/2014, que estabeleceu as atividades de controle, fiscalização e auditoria do STPC/DF como competência exclusiva da então Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal, atual Semob. Ressaltou, ainda, a aprovação do Regimento Interno dessa Secretaria, por meio do Decreto nº 38.036/2017, que atribuiu a competência mencionada à Subsecretaria de Fiscalização, Auditoria e Controle – SUFISA.

165. Sendo assim, afirmou que, apesar do aparente conflito de competências entre a Semob e o DFTrans, na prática, ele não existe, uma vez que:

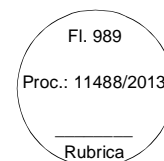
- as atribuições para fiscalização, auditoria e controle do STPC/DF são privativas do cargo de Auditor Fiscal de Atividades Urbanas - Área de Especialização Transportes (Lei nº 2.706/2001);
- a Semob detém a competência exclusiva para fiscalização, auditoria e controle do STPC/DF (Decreto nº 35.253/2014, com esteio na Lei nº 2.299/1999);
- os Auditores Fiscais de Atividades Urbanas - Área de Especialização Transportes estão lotados na Semob (Decreto nº 35.253/2014, em conformidade com a Lei nº 2.299/1999).

166. Ademais, a Semob encaminhou⁷¹ cópia da Instrução nº 202/2015 – DFTrans, que revogou os seguintes normativos:

- Instrução nº 103/2014 – DFTrans, que havia instituído, diretamente subordinado ao Diretor-Geral da Autarquia, o Grupo Especial de Monitoramento Operacional – GMOP, com competência para a supervisão operacional, o monitoramento e a operação do STPC/DF, no modo rodoviário, e o transporte de fretamento;
- Instrução nº 115/2014 – DFTrans, que, em conformidade com a Instrução nº 103/2014 - DFTrans, designou servidores efetivos da Autarquia para exercerem a função de Supervisor de Dia do GMOP/DFTrans.

⁷⁰ Ofício nº 439/2017 - GAB/Semob, item c.

⁷¹ Ofício nº 350/2017 - GAB/Semob, item h.

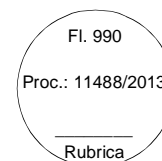


167. Por fim, a Secretaria apresentou os seguintes documentos:
- Nota Técnica nº 001/2015 - ASSESP/SUFISA/SEMOB, que trata sobre o aparente conflito de competências entre SUFISA/Semob e GMOP/DFTrans, com a conclusão de que cabe exclusivamente à SUFISA/Semob a fiscalização no âmbito do STPC/DF;
 - Nota Técnica nº 002/2015 - ASSESP/SUFISA/SEMOB, sobre a definição de responsabilidade para garantia de que as operadoras do STPC/DF prestarão o nível de serviço planejado, concluindo que tal competência cabe à SUFISA/Semob.

Análise

168. Verifica-se que o conflito aparente de competências em relação à fiscalização da operação do STPC/DF foi dirimido entre a Semob e DFTrans, mediante a edição de decreto e a revogação de instruções. Assim, a normatização infra legal tratou de resolver esse conflito, o que já se reflete na situação fática, uma vez que atualmente os Auditores Fiscais de Atividades Urbanas - Área de Especialização Transportes estão lotados na Semob.

169. Sendo assim, tendo em conta as ações adotadas pelos gestores, e uma vez que a fiscalização no âmbito do STPC/DF tem sido realizada exclusivamente pela SUFISA/Semob, será proposto ao egrégio Plenário considerar atendido o subitem IV.e da Decisão nº 2150/2015.



2.3.4. Decisão nº 2150/2015, item “IV.f”.

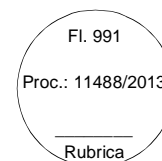
IV) determinar à SEMOB que: [...] f) definidas as competências do GMOP/DFTrans e SUFISA/SEMOB em relação aos Indicadores do STPC/DF, adote providências para que o setor responsável (Achado 6): i) estabeleça metodologia de aferição do desempenho das permissionárias do STPC/DF, observando o nível de serviço fixado na Concorrência nº 01/2011 e o equilíbrio econômico-financeiro dos termos de permissão; ii) normatize e execute rotina para a aferição regular dos indicadores de desempenho das operadoras do STPC/DF, bem como da revisão periódica da sua adequação, efetividade e exequibilidade; iii) defina e oficialize o(s) responsável(is) para, no âmbito da gestão de cada bacia e contrato, atuar tempestivamente junto às operadoras de serviço do STPC/DF de forma a garantir o nível de serviço planejado; iv) faça gestões junto ao DETRAN/DF, PCDF e demais órgãos do complexo administrativo do Distrito Federal com vistas a obter, de forma regular e tempestiva, os dados externos ao STPC/DF requeridos para aferição dos indicadores de desempenho das operadoras do referido sistema;

Situação que levou à deliberação

170. Identificou-se que o DFTrans não avaliava a qualidade dos serviços de transporte público coletivo prestados no Distrito Federal, em que pese o edital da CP nº 01/2011-ST estabelecer os indicadores aplicáveis a essa finalidade, e, à época, ser a Autarquia legalmente responsável pela fiscalização do STPC/DF.

171. De igual modo, a SUFISA/Semob não aferia a qualidade dos serviços do STPC/DF, por entender que os registros operacionais relacionados à prestação dos serviços eram insuficientes e que havia inadequabilidade de alguns componentes ou condicionantes dos indicadores, sem, todavia, indicar as adequações que entendia necessárias a esses índices e realizar os devidos ajustes.

172. Ademais, no DFTrans, as atividades de planejamento e monitoramento das empresas contratadas eram divididas entre os servidores lotados em sua Gerência de Programação e Monitoramento – GPM. Entretanto, à época, a unidade não detinha disponibilidade de pessoal suficiente para realizar tais atividades.



Providências adotadas e comentários dos gestores

173. A Semob informou⁷² que os contratos decorrentes da Concorrência Pública nº 01/2011-ST trouxeram uma alteração estrutural ao STPC/DF, criando, inclusive, nova métrica para aferição da qualidade dos serviços prestados.

174. Na sequência, citou o Grupo de Trabalho – GT instituído pela Portaria nº 50/2009 – ST com o fim de elaborar Metodologia de Avaliação dos serviços do STPC/DF e da qualificação dos operadores, afirmando que as ações propostas pelo GT passaram a ser inaplicáveis, já que eram incompatíveis com a nova ordem contratual.

175. Acrescentou⁷³ que os 8 (oito) indicadores propostos no Anexo VI do Edital da Concorrência Pública mencionada apresentam problemas como falta de instrumentos de aferição ou inexecutabilidade dessa tarefa, inadequabilidade dos dados à realidade do STPC/DF, inconsistências de formulação, entre outros.

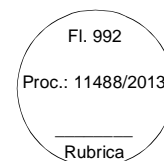
176. Sendo assim, em agosto de 2015, o Núcleo de Avaliação de Qualidade – NAQ da SUFISA/Semob iniciou estudos para a criação de um novo sistema de avaliação de qualidade. Todavia, afirmou que foi identificada a necessidade de se proceder uma avaliação mais ampla do STPC/DF e, portanto, iniciaram-se as tratativas que culminaram na contratação da Fundação Getúlio Vargas – FGV para a realização de uma avaliação independente do serviço prestado pelas concessionárias selecionadas por meio da CP nº 01/2011-ST.

177. Informou ainda que, como forma de imprimir maior celeridade aos trabalhos e obter aportes conceituais de uma instituição de renome nacional, capaz de desenvolver um trabalho de qualidade inquestionável, foi incluído como um dos produtos a serem apresentados pela FGV um estudo de adequação do Índice de Qualidade do Serviço Básico do STPC/DF – IQT, previsto no Edital da Concorrência Pública.

178. O referido estudo tem por objeto apresentar sugestões de sistemática de cálculo e, se necessário, proposta de exclusão ou inclusão de indicadores que o compõem. A Semob destacou, inclusive, que esse trabalho, eventualmente,

⁷² Ofício nº 439/2017 - GAB/Semob, itens d, e, f.

⁷³ Ofício nº 350/2017 - GAB/Semob, itens d, e.

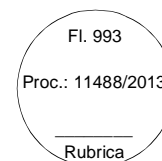


subsidiará a edição de um aditivo contratual para alteração do IQT. Com isso, ressaltou que o NAQ/SUFISA acompanhará os trabalhos da FGV, participará das discussões acerca da concepção do novo índice e será responsável por sua implementação, acompanhamento e revisão.

179. Ademais, a Secretaria encaminhou⁷⁴ os seguintes documentos:

- Nota Técnica nº 002/2015 - ASSESP/SUFISA/SEMOB, sobre a definição de responsabilidade para garantia de que as operadoras do STPC/DF prestarão o nível de serviço planejado, concluindo que tal competência cabe à SUFISA/Semob;
- Nota Técnica nº 003/2015 - ASSESP/SUFISA/SEMOB, sobre a aferição de desempenho das operadoras do STPC/DF, com a conclusão de que: 1) se faz necessária a elaboração de nova sistemática de avaliação de qualidade dos serviços prestados, alicerçada nas premissas de universalidade, isonomia e adequabilidade; 2) considerando o contexto de dificuldades técnicas relacionadas à disponibilização de dados e informações operacionais necessários à aferição do IQT, e de inexecutabilidade e/ou inadequabilidade de boa parte dos indicadores previstos no respectivo Edital, a SUFISA/Semob entende ser desnecessário fazer gestões junto ao DETRAN/DF, PCDF e demais órgãos do complexo administrativo do DF para obtenção de dados externos ao STPC/DF, com vistas à aferição de desempenho dos operadores do sistema;
- Ofício nº 305/2014 – SUFISA/ST, sobre conceitos, adequabilidade e dificuldades de aferição de cada um dos 8 (oito) indicadores previstos no Edital da CP nº 01/2011-ST, concluindo que não há atualmente meios para a Semob realizar, de forma completa, a aferição do grau de qualidade do serviço de transporte público coletivo e, conseqüentemente, de apurar o desempenho das concessionárias.

⁷⁴ Ofício nº 350/2017 - GAB/Semob, itens i, j.



Análise

180. Observa-se que todos os subitens do item “IV.f” da Decisão nº 2150/2015 estão direta ou indiretamente relacionados à efetiva aferição dos indicadores de desempenho das concessionárias do STPC/DF.

181. Ocorre que, em que pese a CP nº 1, que originou a contratação dessas operadoras, seja de 2011, e os contratos tenham sido assinados entre dezembro/2012 e junho/2013, a Semob, em meados de 2017, ainda argumenta sobre a inadequabilidade dos indicadores previstos no Edital da Concorrência Pública, sem ter providenciado uma solução efetiva para a questão.

182. Ressalta-se que alguns dos contratos já se aproximam da metade de sua vigência⁷⁵, sem que tenha havido mensuração da qualidade dos serviços dos respectivos operadores em conformidade com o previsto na respectiva licitação e contratos.

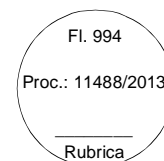
183. A contratação da FGV com o objetivo de, entre outros, realizar um estudo de adequação do Índice de Qualidade do Serviço Básico do STPC/DF – IQT, previsto no Edital da Concorrência Pública, pode ser o início da solução da irregularidade identificada no Relatório de Auditoria. Todavia, trata-se de providência ainda em estágio de implementação.

184. Assim, constatou-se o não atendimento do item “IV.f” da Decisão nº 2150/2015, razão pela qual a sua execução deverá continuar a ser monitorada pelo Tribunal.

2.3.5. Decisão nº 2150/2015, item “IV.g.iii”.

IV) determinar à SEMOB que: [...] g) definidas as competências da DFTrans e SUFISA/SEMOB em relação à fiscalização da operação do STPC/DF, adote providências para (Achados 7 e 9): [...] iii) que o setor responsável exija, por ocasião da inspeção veicular prévia e de vistorias periódicas programadas ou eventuais, como condição para aprovação dos mesmos, a conformidade técnica com os parâmetros definidos no Edital da Concorrência nº 1/2011-ST quanto a equipamentos acoplados, padrões técnicos, programação visual e funcionalidades mínimas do Sistema

⁷⁵ A Viação Pioneira Ltda. e a Expresso São José Ltda. assinaram seus contratos em 28/12/2012, com vigência de 10 anos. Os contratos com o Consórcio HP-ITA e a Auto Viação Marechal Ltda. datam ambos de 26/4/2013, e o da Viação Piracicabana Ltda., de 4/6/2013, todos também com vigência de 10 anos.



Integrado de Mobilidade e do Sistema de Vigilância da Frota por Câmeras de Televisão, bem como a conformidade integral com os requisitos da NBR 14.022, para todos os veículos autorizados a operar;

Situação que levou à deliberação

185. Em verificação da aderência dos veículos em operação no STPC/DF aos parâmetros fixados pela Concorrência nº 1/2011-ST, apuraram-se irregularidades em quase 50% dos ônibus inspecionados. Os principais problemas apontados pela equipe de auditoria foram a aceitação de veículos com data de fabricação anterior à prevista no edital regulador do certame, a ausência dos painéis de informação aos usuários e a falta de câmeras de segurança nos ônibus.

Providências adotadas e comentários dos gestores

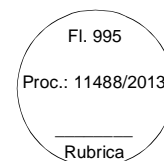
186. A Semob informou⁷⁶ que todos os veículos integrantes do STPC/DF são submetidos obrigatoriamente a inspeções periódicas, com frequência de apresentação vinculada ao regramento vigente, a qual varia de acordo com a idade do veículo. Ou seja, quanto mais velho o veículo, menor o prazo no qual deve ser submetido à nova inspeção.

187. Esse tipo de inspeção implica na avaliação da adequação do veículo às condições de segurança e de conforto exigidas para a prestação dos serviços, com verificação de cerca de 160 (cento e sessenta) itens. Entre os itens verificados, encontram-se as determinações da NBR 14.022, que trata da acessibilidade universal. Aprovado no procedimento, o veículo recebe selo de certificação de inspeção, autorizando sua utilização na prestação de serviço.

188. Acrescentou que, de março de 2016 a março de 2017, foram realizadas 19.329 (dezenove mil, trezentos e vinte e nove) inspeções, além de ações periódicas in loco nas saídas de garagens, nos terminais e pontos de estocagem, visando à avaliação da adequação dos veículos durante a prestação dos serviços.

189. Comunicou ainda a realização recente de ação denominada Operação Hefesto, com o objetivo de verificar a adequação da frota aos requisitos de acessibilidade universal, encaminhando resumo dos resultados da iniciativa, dentre os

⁷⁶ Ofício nº 350/2017 - GAB/Semob, item c.



quais se destaca a ocorrência de 9 (nove) notificações, 24 (vinte e quatro) retenções, 62 (sessenta e dois) recolhimentos e 1 (uma) apreensão de veículo.

Análise

190. A realização periódica de inspeções nos veículos que operam no STPC/DF, com vistas a avaliar sua adequação, tanto aos critérios discriminados no Edital da CP nº 01/2011 – ST como aos requisitos da NBR 14022, está em consonância com a determinação do Tribunal.

191. Por outro lado, adicionalmente às manifestações da jurisdicionada, a equipe de auditoria repetiu o procedimento aplicado no trabalho original, com vistas a verificar a aderência dos veículos em operação no STPC/DF aos parâmetros fixados pela Concorrência nº 01/2011-ST⁷⁷, bem como avaliar indiretamente a eficácia das vistorias realizadas pelo Poder Concedente.

192. Sendo assim, o mesmo checklist utilizado em 2014 foi aplicado a uma amostra aleatória de 430 ônibus das cinco concessionárias do STPC/DF. Como resultado, em quase 50% dos veículos inspecionados⁷⁸ observou-se a falta de pelo menos um item previsto na CP nº 01/2011-ST. Por outro lado, em 7,7% dos ônibus foram identificadas falhas evidentes de manutenção⁷⁹.

193. Cumpre citar a existência de decisão judicial⁸⁰ em favor do Consórcio HP-ITA (Urbi Mobilidade Urbana), que determinou a renovação dos selos de inspeção da empresa na ausência de outro impedimento que não a falta de instalação de display embarcado e de equipamentos ITS.

194. Entretanto, mesmo desconsiderando a ausência dos itens que possuem respaldo judicial para não serem exigidos, os automóveis vistoriados pela equipe de auditoria nos quais falta ao menos um item chegam a 16,7% do total, conforme indicado no quadro a seguir:

⁷⁷ Constantes dos Anexos II.5 e II.7 do Edital da CP nº 01/2011 – ST.

⁷⁸ 213 (12 da Pioneira, 142 da Urbi, 1 da São José, 2 da Marechal e 56 da Piracicabana) entre 430 veículos avaliados, o que equivale a 49,53%.

⁷⁹ Cinto de segurança estragado; estofado danificado; defeitos na plataforma elevatória para cadeirantes, na lixeira ou nos bancos basculantes; ou pneus em condições precárias.

⁸⁰ Decisão interlocutória proferida pelo Juízo da Segunda Vara da Fazenda Pública do Distrito Federal, em 8/6/2015, em sede de Mandado de Segurança – Processo nº 2015.01.1065339-7.


Quadro 14 – Veículos Sem Itens Exigidos na CP nº 1/2011

% DE VEÍCULOS SEM PELO MENOS UM DOS ITENS PREVISTOS NA CP Nº 01/2011 – ST (CONSIDERANDO DECISÃO JUDICIAL FAVORÁVEL À URBI)			
OPERADORA	TOTAL DE VEÍCULOS	VEÍCULOS SEM AO MENOS UM ITEM	%
Pioneira	84	12	14,3%
Urbi	142	1	0,7%
São José	67	1	1,5%
Marechal	45	2	4,4%
Piracicabana	92	56	60,9%
TOTAL	430	72	16,7%

195. Se forem incluídos os veículos em que se identificaram falhas evidentes de manutenção, tem-se o seguinte resultado:

Quadro 15 – Veículos Com Evidentes Falhas de Manutenção

% DE VEÍCULOS SEM PELO MENOS UM DOS ITENS PREVISTOS NA CP Nº 01/2011 - ST OU COM FALHAS EVIDENTES DE MANUTENÇÃO (CONSIDERANDO DECISÃO JUDICIAL FAVORÁVEL À URBI)				
OPERADORA	Nº DE VEÍCULOS			%
	TOTAL	SEM AO MENOS UM ITEM	TODOS OS ITENS, MAS COM FALHAS EVIDENTES	
Pioneira	84	12	3	17,9%
Urbi	142	1	12	9,2%
São José	67	1	8	13,4%
Marechal	45	2	5	15,6%
Piracicabana	92	56	0	60,9%
TOTAL	430	72	28	23,3%

196. Observa-se que quase um em cada quatro veículos vistoriados ou apresentavam falhas evidentes de manutenção ou não possuíam algum dos itens previstos na CP nº 01/2011 – ST.

197. Os quadros a seguir destacam os casos em que houve variações relevantes⁸¹ entre os percentuais identificados nas vistorias realizadas em 2014 e nas de 2017.

⁸¹ Para esta análise, consideraram-se relevantes as variações maiores ou iguais a 10 pontos percentuais, calculadas pela diferença entre os resultados alcançados em 2017 e 2014.



Quadro 16 – Resultados das Vistorias nos Veículos Realizadas em 2014 e em 2017 (i)

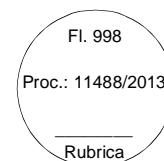
ANO		PIRACICABANA		Δ	PIONEIRA		Δ	URBI		Δ
		2014	2017		2014	2017		2014	2017	
TOTAL DE VEÍCULOS AVALIADOS		130	92		55	84		94	142	
ITEM	CRITÉRIO	%	%		%	%		%	%	
SISTEMA DE VIGILÂNCIA DE FROTA POR CÂMERAS DE TELEVISÃO										
6	Câmeras, pelo menos 4, protegidas contra atos de vandalismo	95%	39%	-56%	93%	86%	-7%	100%	99%	-1%
FALHAS EVIDENTES DE MANUTENÇÃO										
19	Cintos de Segurança	0%	1%	1%	11%	0%	-11%	1%	1%	0%

Quadro 17 - Resultados das Vistorias nos Veículos Realizadas em 2014 e em 2017 (ii)

ANO		MARECHAL		Δ	SÃO JOSÉ		Δ
		2014	2017		2014	2017	
TOTAL DE VEÍCULOS AVALIADOS		61	45		26	67	
ITEM	CRITÉRIO	%	%		%	%	
SISTEMA INTEGRADO DE MOBILIDADE							
4	Painéis/displays eletrônicos para informação ao usuário (qtde: número de portas de acesso ao veículo)	21%	98%	76%	8%	100%	92%
SISTEMA DE VIGILÂNCIA DE FROTA POR CÂMERAS DE TELEVISÃO							
6	Câmeras, pelo menos 4, protegidas contra atos de vandalismo	0%	98%	98%	0%	99%	99%

198. Os quadros apresentados permitem as seguintes constatações:

- As empresas Marechal e São José, que em 2014 não haviam instalado câmeras em seus veículos, atualmente possuem ao menos 4 (quatro) na quase totalidade dos carros inspecionados (Marechal, em 98% e São José, em 99%);
- As mesmas empresas, antes com percentuais muito baixos de painéis/displays eletrônicos instalados para informação ao usuário, na quantidade prevista em edital, hoje apresentam esse item em 98% dos veículos vistoriados da Marechal (em 2014, eram 21%) e 100% dos da São José (antes 8%);
- A empresa Marechal também passou a ter módulo embarcado/console em 100% da amostra selecionada (em 2014, foram 90%);
- A empresa Pioneira, antes com falhas evidentes de manutenção em cintos de segurança em 11% dos veículos observados, agora teve o mesmo índice reduzido a 0%;
- Por outro lado, a empresa Piracicabana diminuiu em 56 pontos percentuais a quantidade de seus veículos com pelo menos 4 câmeras instaladas;



- A empresa São José, por sua vez, teve 10 pontos percentuais a mais de casos de falhas evidentes de manutenção classificadas como “Outros”, por ter apresentado problemas nas plataformas elevatórias para pessoas com necessidades especiais de locomoção e nos assentos basculantes reservados a acompanhantes de passageiros com deficiência visual.

199. As constatações das inspeções realizadas indicam que houve melhoras em alguns aspectos, as quais possivelmente têm influência da ação da SUFISA como agente fiscalizador.

200. Todavia, a queda no número de veículos com as 4 câmeras de segurança instaladas, notadamente na empresa Piracicabana, aponta para uma possível falta de priorização da fiscalização desse item contratual, uma vez que todos os carros verificados dessa empresa estavam com suas vistorias pela SUFISA dentro do prazo de validade. No mesmo sentido, os vários casos de falhas de manutenção evidentes identificados na empresa São José indicam possível falha na metodologia utilizada na realização das inspeções.

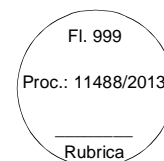
201. Assim, constatou-se o cumprimento parcial do item “IV.g.iii” da Decisão nº 2150/2015, razão pela qual a sua execução deverá continuar a ser monitorada pelo Tribunal.

2.4. Questão de Monitoramento 4: A gestão econômico-financeira do STPC/DF realizada pela SEMOB e pelo DFTrans está em consonância com as normas aplicáveis?

Não. A Semob vem adotando providências para a implementação da Conta de Compensação, seguindo a lógica contábil prevista em norma, mas não comprovou a implementação de sistemática informatizada para gerir referida conta, motivo pelo qual se entende que a gestão econômico-financeira do STPC/DF ainda precisa se adequar às normas que a regulam.

2.4.1. Decisão nº 2150/2015, itens “III.c” e “III.d”.

III) determinar à SEMOB e DFTrans que, atuando de forma conjunta e dentro de suas respectivas competências: [...] c) realizem estudos e adotem as providências cabíveis com o objetivo de implementar a Conta de



Compensação – CC e a Câmara de Compensação de Receitas e Créditos-CCRC do STPC/DF, apontando os eventuais procedimentos e recursos a serem aplicados no cumprimento da Lei nº 4011/2007 e do Decreto nº 33559/2012, tais como estrutura física, pessoal, sistemas e equipamentos informatizados, normatização de processos e rotinas de trabalho, elaboração de relatórios gerenciais, entre outros itens (Achado 2); d) definam e implementem sistemática informatizada que possibilite gerir e operar a CC e a CCRC do STPC/DF, elaborando plano diretor de tecnologia da informação que verse sobre a continuidade, integração e desenvolvimento dos sistemas atuais e previstos como instrumentos de gestão do STPC/DF (Achado 2);

Situação que levou à deliberação

202. O relatório de auditoria apontou a inexistência da Conta de Compensação - CC, assim como da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos - CCRC, para controle das receitas oriundas da arrecadação no STPC/DF; ou de escrituração contábil dos eventuais ressarcimentos realizados; bem como de quaisquer outros elementos gerenciais que permitissem a gestão desses recursos, conforme previsto nos normativos de regência.

203. Além disso, havia no DFTrans um razoável desconhecimento sobre a natureza, estrutura e as operações da CC e da CCRC, embora exista regulamentação específica que fixa diversas competências ao DFTrans na sua operacionalização⁸², dentre elas: proceder à compensação de receitas e créditos; manter escrituração contábil própria; emitir relatórios financeiros e operacionais periódicos; e a aplicação financeira dos saldos mantidos em conta bancária.

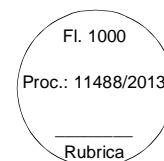
Providências adotadas e comentários dos gestores

204. A Semob esclareceu⁸³ que o modelo de remuneração estabelecido pelo Edital da CP nº 01/2011-ST torna desnecessária a existência de uma **Câmara de Compensação de Receitas e Créditos – CCRC**, uma vez que não há mais a necessidade de se promover a manutenção de níveis de rentabilidade equânimes, conforme estabelecido no Decreto nº 31.083/2009, ora revogado.

205. Ressaltou que no próprio conceito da Tarifa Técnica já se observa a remuneração integral para cada concessionária, não havendo, portanto, a

⁸² Como exemplo, o art. 8º, § 1º, do Decreto nº 31083/2009.

⁸³ Ofício nº 343/2017 - GAB/Semob, item a e Ofício nº 1035/2016 - GAB/Semob, item 3.



possibilidade de ocorrerem desequilíbrios de remuneração a serem compensados, uma vez que a Tarifa Técnica é composta pelo valor pago pelo usuário, decorrente do uso do serviço, e de um complemento tarifário custeado pelo poder concedente, além de subsídios integrais para pessoas com deficiência (PNE) e Passe Livre Estudantil (PLE).

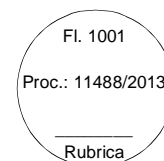
206. Afirmou que o cálculo da Tarifa Técnica para cada concessionária é procedido pela determinação das receitas, dos custos operacionais e dos investimentos a serem realizados ao longo de 10 anos de vigência dos contratos. A partir desses dados, foram fixados a Taxa Interna de Retorno – TIR e o Valor Presente Líquido – VPL.

207. Ademais, apresentou as providências adotadas para implementação da **Conta de Compensação – CC**, seguindo a lógica da contabilização, em conformidade com o disposto no Decreto nº 33.559/2012, arts.3º e 4º, que trata da metodologia de consolidação de receitas e pagamento de remuneração dos serviços básicos rodoviários do STPC/DF e dá outras providências.

208. Nesse sentido, afirmou que a Secretaria de Estado de Fazenda – SEF/DF está realizando todos os procedimentos técnicos para a criação das faixas e a abertura de conta contábil no SIGGO necessárias à implantação da CC, bem como analisando questões técnicas quanto à natureza da receita dos respectivos recursos, tais como se são receitas orçamentárias ou extra orçamentárias, se os valores devem ou não compor o orçamento da Autarquia, dentre outras.

209. Além disso, foram criadas as citadas faixas contábeis no BRB para recursos do Vale Transporte e Cartão Cidadão, assim como uma conta financeira, no mesmo banco, para receitas acessórias na forma prevista nos instrumentos contratuais.

210. Os repasses dos subsídios destinados ao custeio das gratuidades e benefícios tarifários são realizados diretamente pelo DFTrans aos operadores, com recursos da conta do Tesouro do Distrito Federal, conforme as respectivas Tarifas Técnicas. A arrecadação de receitas tarifárias em dinheiro, nos ônibus e nos terminais e estações de transbordo do sistema permanecem com o respectivo operador a título



de adiantamento⁸⁴, não havendo necessidade, portanto, de abertura de conta específica para tal fim.

211. O DFTrans, por sua vez, ressaltou⁸⁵ a diferença entre a forma de remuneração das permissionárias e das concessionárias do STPC/DF. No caso daquelas, as diretrizes foram estabelecidas pela Resolução nº 4.618/1995 do Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – CTPC/DF.

212. A remuneração é constituída pela determinação de coeficientes básicos de consumo e por parâmetros operacionais em regime de eficiência, com vistas a calcular o custo por quilômetro das permissionárias a partir da pesquisa dos preços dos insumos de suas planilhas de custos, a fim de, com base nisso, definir a tarifa de cada operadora.

213. Portanto, a remuneração das **permissionárias** e das **concessionárias** obedecem a conceitos e requisitos diferenciados. Ou seja, para aquelas, deveria ocorrer por meio da **CCRC**, conforme disposto na Lei nº 4.011/2007, art. 21, caput⁸⁶, enquanto para essas, a ferramenta utilizada para o repasse dos valores às concessionárias seria a **CC**, nos termos do Decreto nº 33.559/2012, art. 3º, caput⁸⁷.

214. Com isso, ressaltou que, embora haja previsão legal, a eventual implantação da CCRC seria desnecessária, uma vez que a tarifa usuário praticada atualmente, acrescida dos subsídios das gratuidades de PNE e PLE, é suficiente para remunerar os custos das permissionárias. Sendo assim, acrescentou que a descrição da sistemática informatizada para gerir e operar a CCRC se tornaria inócua.

215. Por outro lado, a Autarquia encaminhou⁸⁸ cópia de seu Plano Diretor de Tecnologia da Informação – PDTI 2016-2018, aprovado pela Instrução DFTrans nº

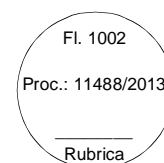
⁸⁴ Em conformidade com o Decreto nº 33.559/2012, art. 4º, inciso III: “os valores em espécie, arrecadados pelo delegatário, por meio da cobrança de tarifa nos ônibus e, quando houver, nos terminais e estações de transbordo do Sistema, no dia de referência para o cálculo de remuneração definido no inciso anterior, permanecerão em sua posse, a título de pagamento antecipado”.

⁸⁵ Ofício nº 297/2017 - GAB/DFTrans, item f.

⁸⁶ Art. 21. Fica instituída a Câmara de Compensação de Receitas e Créditos – CCRC, no âmbito da entidade gestora, como o instrumento de administração econômico-financeira do STPC/DF, em linhas que forem compartilhadas entre os modais.

⁸⁷ Art. 3º Os recursos necessários ao pagamento da remuneração dos delegatários do serviço básico rodoviário de transporte público coletivo serão consolidados em uma conta de compensação e advirão: (...)

⁸⁸ Ofício nº 297/2017 - GAB/DFTrans, item f.



35/2017. O documento, quanto à implementação da CCRC, previu como ação “Desenvolver ou licitar e contratar fornecedor”. O DFTrans afirmou⁸⁹ que a providência se encontra atualmente na fase de levantamento de requisitos para implementação.

216. Esclareceu, ainda, que a Autarquia e a Semob estão empenhadas na feitura de um desenho institucional que permita avaliar adequadamente o equilíbrio econômico-financeiro do STPC/DF e dos contratos de concessão. Citou também a existência de arquivos referentes à demanda, quilometragem prevista e índice de passageiros por quilômetro das concessionárias, do início da operação até hoje, que afirmou serem confeccionados periodicamente.

217. O PDTI 2016-2018 do DFTrans apresentou também outras 4 (quatro) ações relacionadas à melhoria na gestão financeira do STPC/DF, as quais, segundo informou⁹⁰ a jurisdicionada, se encontram nos seguintes estágios de implementação:

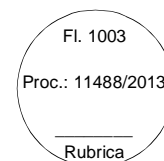
Quadro 18 – Ações de Melhoria da Gestão Financeira do STPC/DF

Nº	NECESSIDADE	AÇÃO	INÍCIO	FIM	ESTÁGIO ATUAL DE IMPLEMENTAÇÃO
A3	Desenvolvimento de módulo de gestão financeira no software do sistema de bilhetagem automática	Desenvolver ou licitar e contratar fornecedor (implantar análises de BI).	nov/16	jul/17	Fase de levantamento de requisitos.
A8	Desenvolvimento de software, para o cálculo dos custos operacionais dos operadores do STPC/DF	Desenvolver ou licitar e contratar fornecedor (Implantar análises de BI).	nov/16	jul/17	Fase de levantamento de requisitos.
A14	Aquisição de ferramenta de BI que intercale as diferentes bases de dados e sistemas utilizados pelo DFTrans	Adquirir o software através de cooperação técnica ou outros órgãos do DF.	nov/16	fev/17	Em negociação com a CGDF pela seção do software Micro Strategy.
A15	Aquisição de ferramenta de BI que intercale as diferentes bases de dados e sistemas utilizados pelo DFTrans	Implantar análises de BI em bases negociais.	fev/17	dez/18	Em negociação com a CGDF pela seção do software Micro Strategy.

Fonte: Plano Diretor de Tecnologia da Informação – 2016/2018 – DFTrans

⁸⁹ Ofício nº 668/2017 – GAB/Semob, itens A9.

⁹⁰ Ofício nº 668/2017 – GAB/Semob, itens A3, A8, A14 e A15.



218. Sobre a repartição das receitas decorrentes de exploração publicitária nos ônibus das concessionárias do STPC/DF, o DFTrans encaminhou planilha com lista dos depósitos efetivados pelas empresas a esse título, até o mês de abril de 2017, com os respectivos valores discriminados. Ressaltou que foi criada uma conta corrente para arrecadação exclusiva de taxas vinculadas à exploração publicitária nos veículos do STPC/DF.

Análise

219. Em relação à **Conta de Compensação – CC**, observa-se que se encontra em fase de implementação, conforme afirmação da Semob. Ela tem a finalidade de consolidar os recursos necessários para o pagamento dos operadores do serviço básico do STPC/DF, o que inclui as concessionárias selecionadas pela CP nº 1/2011-ST.

220. Quanto à **Câmara de Compensação de Receitas e Créditos – CCRC**, de fato a metodologia de remuneração estabelecida no Edital da CP nº 01/2011-ST torna desnecessária a CCRC para as operadoras selecionadas por essa Concorrência Pública. A ferramenta utilizada para o repasse dos valores a elas seria a CC, nos termos do Decreto nº 33.559/2012, art. 3º, caput⁹¹.

221. Todavia, nem todos os operadores do STPC/DF decorrem dessa licitação, como é o caso das permissionárias (cooperativas e operadores rurais). Para o caso delas, aplica-se a Lei nº 4.011/2007, art. 21, caput:

Art. 21. Fica instituída a Câmara de Compensação de Receitas e Créditos – CCRC, no âmbito da entidade gestora, como o instrumento de administração econômico-financeira do STPC/DF, em linhas que forem compartilhadas entre os modais.

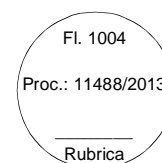
222. Ou seja, para permissionárias, em linhas compartilhadas entre os modais, a remuneração deveria ocorrer por meio da CCRC. Por outro lado, a Lei nº 4.011/2007 não estabelece que a CCRC seria utilizada para linhas não compartilhadas entre modais.

223. Nesse ponto, cumpre ressaltar que, considerando a implementação do modelo troncoalimentado no STPC/DF e a função de complementaridade das

⁹¹ Art. 3º Os recursos necessários ao pagamento da remuneração dos delegatários do serviço básico rodoviário de transporte público coletivo serão consolidados em uma conta de compensação e advirão: (...)



TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE AUDITORIA
PRIMEIRA DIVISÃO DE AUDITORIA



permissionárias nesse sistema, em tese seriam mitigados os casos de compartilhamento de linhas entre modais, envolvendo esses operadores, uma vez que devem prevalecer as situações de integração entre os modais distintos. Nesse sentido, a CCRC perderia importância.

224. Por outro lado, o Decreto nº 33.559/2012 prevê⁹² a metodologia de tarifa técnica também para os permissionários do serviço básico. A implementação dessa forma de remuneração para todos os operadores do STPC/DF poderia ser uma alternativa à CCRC.

225. Todavia, o referido decreto engloba apenas o serviço básico rodoviário do STPC/DF, o que inclui parte das permissionárias, a saber, as que prestam serviço em meio urbano, mas exclui o serviço complementar prestado pelos operadores rurais. Além disso, mesmo os permissionários urbanos ainda não são remunerados por tarifa técnica atualmente.

226. Observa-se que a legislação vigente, embora preveja a CC e a CCRC e estabeleça diretrizes de remuneração para as permissionárias⁹³ e para as concessionárias⁹⁴, ainda deixa lacunas quanto à forma como devem ser geridos os recursos financeiros do STPC/DF como um todo.

227. Ademais, embora o DFTrans tenha informado que atualmente a tarifa usuário praticada, acrescida dos subsídios das gratuidades de PNE e PLE, é suficiente para remunerar os custos das permissionárias, essa informação não

⁹² Art. 1º A consolidação das receitas e os pagamentos de remuneração das permissões e concessões do serviço básico rodoviário do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF serão regidos pelo disposto neste Decreto.

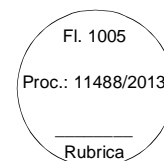
Art. 2º A remuneração de cada delegatário dos serviços a que se refere o art. 1º deste Decreto terá por base uma tarifa técnica, sendo o valor total dessa remuneração calculado pela multiplicação dessa tarifa pelo número de passageiros pagantes transportados em determinado período.

§ 1º As tarifas técnicas das novas concessões do serviço básico rodoviário referidas no caput do art. 1º deste Decreto serão fixadas de acordo com as propostas vencedoras da respectiva licitação, sendo reajustadas ou revistas nos prazos e condições estabelecidas nos contratos de concessão.

§ 2º As tarifas técnicas de remuneração do serviço básico rodoviário delegado em decorrência dos processos licitatórios nºs 01 e 02/2007 - ST, cujos Termos de Permissão se encontram em vigor por prazo determinado, serão aferidas para cada operador com a utilização da metodologia de cálculo tarifário vigente na data de publicação deste Decreto, adotada e referendada pelo Poder Concedente, considerando todos os custos de pessoal, administrativos, variáveis, de capital e tributos, bem como a quilometragem rodada, o número de passageiros pagantes e os demais custos e elementos específicos desses serviços, a serem identificados pelo Poder Concedente.

⁹³ Por meio da Resolução nº 4.618/1995 do Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – CTPC/DF.

⁹⁴ Nos termos previstos na CP nº 1/2011-ST.



considera a recente implementação da integração tarifária inclusive entre essas operadoras e as concessionárias das 5 (cinco) bacias. Igualmente, ignora as receitas acessórias que deveriam ser carreadas para a CCRC ou para a CC, como, por exemplo, aquelas provenientes da locação de espaços publicitários nos veículos.

228. Esses aspectos não foram citados pelas jurisdicionadas, não havendo demonstração de seu impacto na remuneração das permissionárias. Ressalta-se que, conforme tratado no tópico “Análise” do item “IV.b” da Decisão nº 2150/2015, sequer há regulamentação vigente estabelecendo como as permissionárias devem ser remuneradas nos movimentos integrados.

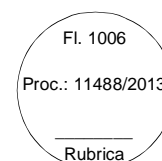
229. Sendo assim, a implementação da CCRC e da CC permanecem exigíveis, uma vez que estão vigentes as normas que as instituem e que são os meios legalmente previstos para a administração econômico-financeira no âmbito do STPC/DF. Por outro lado, a regulamentação atual mostra-se insuficiente para abarcar as peculiaridades e amplitude dos aspectos financeiros do STPC/DF como um todo, exigindo adequações legislativas.

230. Sobre a definição e implementação de sistemática informatizada que possibilite gerir e operar a CC e a CCRC do STPC/DF, verifica-se que o DFTrans a considera inócua, não a tendo realizado.

231. Por sua vez, as iniciativas apresentadas no PDTI 2016/2018 da Autarquia referentes à gestão financeira no âmbito do STPC/DF, se efetivamente implantadas, tendem a contribuir para o cumprimento das determinações em tela. Todavia, nenhuma delas foi implementada até o momento.

232. Quanto aos recursos provenientes da locação de espaços publicitários nos veículos das concessionárias e permissionárias do STPC/DF, pactuou-se nos respectivos instrumentos de concessão e permissão que 50% (cinquenta por cento) do montante de cada contrato de locação será depositado na Conta de Compensação para as destinações previstas em lei.

233. A fim de avaliar o cumprimento desses ajustes, solicitou-se à Autarquia a comprovação de que as receitas decorrentes dessa atividade foram depositadas na forma ajustada. As informações apresentadas indicam que nos anos de



2015, 2016 e 2017⁹⁵ o DFTrans arrecadou o montante de R\$ 1.274.214,50 (um milhão, duzentos e setenta e quatro mil, duzentos e quatorze reais e cinquenta centavos).

234. Destaca-se que entre os documentos encaminhados verificou-se que os valores cobrados pela locação de espaços publicitários semelhantes, como a parte traseira total externa (Backbus) dos veículos de dois operadores do STPC/DF, listados no quadro a seguir, apresentaram singular variação de preços, sem que o DFTrans tenha adotado providências com vistas a estabelecer um valor de referência a ser cobrado na locação de espaços publicitários no transporte coletivo do STPC/DF.

Quadro 19 – Valores de Locação de Espaços Publicitários

Contratos	COOTRANSP x ESTRUTURA PAINÉIS			
	Objeto do Contrato	Nº de Veículos	Preço Unitário (1)	Valor do Contrato (12 meses)
A	Parte traseira total	27	350,00	113.400,00
	Vidro traseiro parte externa	27	200,00	64.800,00
	Vidro atrás do motorista (anteparo)	27	15,00	4.860,00
B	Parte traseira total	27	350,00	113.400,00
	Vidro traseiro parte externa	27	200,00	64.800,00
	Vidro atrás do motorista (anteparo)	27	15,00	4.860,00
Contrato	VIAÇÃO PIRACICABANA x ALL CHANNEL			
	Objeto do Contrato	Nº de Veículos	Preço Unitário (2)	Valor do Contrato (12 meses)
C	Parabrisas Traseiros Externos (Busdoor)	417	30,00	150.120,00
	Parabrisas Traseiros Completos Externos (Backbus)			
	Parabrisas Traseiros Internos (Busindoor)			
	Parte traseira total			
	Painel de Motorista Interno			
	Suporte de Mão (Tá na Mão)			

Fonte: Elaborado pela equipe de auditoria

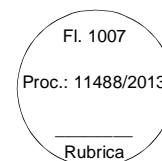
Legenda:

(1) valor unitário por item do objeto do contrato para um período de 30 (trinta) dias.

(2) valor cobrado pelo total de itens discriminados no contrato para um período de 30 (trinta) dias.

235. Conforme demonstrado no Quadro 19, a Viação Piracicabana firmou contrato de locação de espaços publicitários semelhantes aos alugados pela Cootransp, em período mais recente, qual seja, 1º/9/2013 a 31/8/2014, ao valor de R\$ 30,00 (trinta reais) mensais para todos os itens listados, ou seja, mais de 10 (dez)

⁹⁵ Memorando nº 004/2017 – Núcleo de Marketing e Publicidade/ASCOM/DFTrans.



vezes menor que o obtido pela Cooperativa. Destaca-se que o período de vigência do contrato dessa última, também foi pelo prazo de 01 (um) ano, vigente no período de 24/11/2011 a 23/11/2012, ou seja, dois anos antes do firmado pela Piracicabana.

236. Além disso, observa-se que o valor unitário cobrado pela Viação Piracicabana, na prática, não se refere a cada um dos itens discriminados no contrato. Refere-se, pois, aos 6 (seis) itens reproduzidos no Quadro 19.

237. A título de exemplo e considerando que esse valor unitário fosse dividido igualmente pelo total de itens listados, obtém-se a importância de R\$ 5,00 (cinco reais) para cada um deles. Desse modo, tendo como referência o valor do aluguel cobrado pela parte traseira total pela Cootransp, verifica-se que aquela empresa loca espaço semelhante pelo equivalente a 1,4% (um vírgula quatro) por cento do obtido pela Cooperativa.

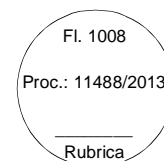
238. Ressalta-se que o referido ajuste firmado entre as empresas Piracicabana e All Channel Publicidade, de acordo com os documentos encaminhados pelo DFTrans, continua vigente e o valor pago pela locação desses espaços não foi reajustado pela variação positiva do IGPM-FGV, conforme contrato.

CLÁUSULA TERCEIRA – TAXA DE CESSÃO POR VEÍCULO E PRAZO DE PAGAMENTO:

Item 3.1 – A CESSIONÁRIA pagará à CEDENTE, mensalmente, o valor unitário de R\$ 30,00 (trinta reais) por ônibus, totalizando hoje a frota em 417 ônibus (Miniônibus, Ônibus Básico e Ônibus Articulado), incluindo os ônibus reservas. Portanto, a soma total da prestação mensal será de R\$ 12.510,00 (doze mil, quinhentos e dez reais), referente à locação dos referidos espaços publicitários. Estes valores serão reajustados anualmente pela variação positiva do IGPM-FGV ou outro índice que vier a substituí-lo.

239. Ademais, observou-se situação similar à descrita nos parágrafos antecedentes nos outros contratos encaminhados pela Autarquia, ou seja, além de os valores acertados terem sido iguais ou próximos aos praticados pela Piracicabana, também se encontram sem as devidas atualizações. Além disso, muitos desses instrumentos não foram anuídos pelo DFTrans ou sequer assinados pelas partes contratantes.

240. Assim, constatou-se o não atendimento dos itens “III.c” e “III.d” da



Decisão nº 2150/2015, razão pela qual a sua execução deverá continuar a ser monitorada pelo Tribunal. Adicionalmente, será proposto ao e. plenário:

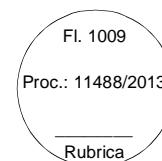
- i. determinar à Semob que realize estudos e, no prazo de 90 (noventa) dias, encaminhe os respectivos resultados a este Tribunal, com vistas a adequar a normatização relativa à Conta de Compensação e à Câmara de Compensação de Receitas e Créditos, de modo a definir sistemicamente a forma de gestão econômico-financeira do STPC/DF, incluindo todos os seus operadores;
- ii. determinar à Semob e ao DFTrans que, no tocante à locação de espaços publicitários nos veículos do STPC, adotem, no prazo de 90 (noventa) dias, providências para:
 - a. atualizar os valores pactuados na forma prevista nos respectivos termos de contratos, cobrando eventuais diferenças apuradas dos responsáveis;
 - b. padronizar os valores dos contratos vigentes, adotando a metodologia mais benéfica ao interesse público;
 - c. formalizar aditivo contratual, fazendo constar de forma detalhada todos os itens locados e respectivos valores unitários.

2.4.2. Decisão nº 2150/2015, item “IV.b”.

IV) determinar à SEMOB que: [...] b) adote providências a fim de ampliar as hipóteses de rateio de receita tarifária previstas no Decreto nº 30.011/2009 para todos os possíveis casos de integração previstos no Decreto nº 35.293/2014, implantando as regras estabelecidas no sistema SBA/TDMAX e na Câmara de Compensação de Receitas e Créditos do STPC/DF (Achado 4);

Situação que levou à deliberação

241. Identificou-se que os normativos aplicáveis à integração tarifária estabeleciam regras de repartição das receitas decorrentes de operações de integração apenas para os casos que envolviam o Metrô e uma operadora de micro-ônibus ou a TCB, não havendo previsão normativa de como seriam repartidas, por exemplo, as arrecadações decorrentes das operações integradas entre micro-ônibus/metrô/ônibus, micro-ônibus/metrô/micro-ônibus, ônibus/ônibus/ônibus e outras.



Providências adotadas e comentários dos gestores

242. Quanto à repartição tarifária para os casos de integração das concessionárias com as cooperativas ou operadores autônomos rurais, a Semob informou⁹⁶ que não existe legislação definindo as regras para sua realização no movimento integrado. No entanto, afirmou que o DFTrans elaborou um estudo definindo metodologia de rateio, o qual gerou uma minuta de decreto, atualmente sob análise da Assessoria Jurídico-Legislativa da Autarquia.

Análise

243. Observando as normas vigentes que tratam sobre a integração tarifária, percebe-se que há normatização para os seguintes casos:

- Entre Metrô e TCB: Decreto nº 30.011/2009, art. 6⁹⁷ e Instrução nº 221/2013, art. 5⁹⁸;
- Entre concessionárias e TCB: Instrução nº 221/2013, art. 2⁹⁹;
- Entre concessionárias e Metrô: Instrução nº 221/2013, art. 3¹⁰⁰;
- Entre as próprias concessionárias: Instrução nº 221/2013, art. 4¹⁰¹.

244. Por outro lado, conforme afirmado pelo DFTrans, não há norma especificando como deve ser a repartição tarifária para casos de integração envolvendo as permissionárias, ou seja, as cooperativas e os operadores rurais.

⁹⁶ Ofício nº 472/2017 – GAB/Semob, item f. O DFTrans apresentou manifestação semelhante por meio do Ofício nº 672/2017 – GAB/DFTrans, item c.

⁹⁷ Art. 6º - A tarifa total da viagem integrada será equivalente à tarifa integral do METRÔ-DF.

§1º - A repartição da tarifa em viagens integradas entre as operadoras de Microônibus / TCB e o METRÔ-DF será da seguinte forma: 66,66% ao METRÔ-DF e 33,33% às operadoras de Microônibus / TCB.

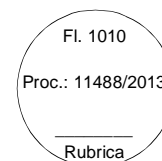
§2º – No caso de tarifa diferenciada do METRÔ aos sábados, domingos e feriados, a repartição total da tarifa em viagens integradas será realizada da seguinte forma: 50% ao METRÔ-DF e 50% às operadoras de Microônibus / TCB.

⁹⁸ Art. 5º A repartição da tarifa usuário em viagens integradas nas linhas do Serviço Básico – SB, entre a TCB e o METRÔ/DF, se dará da seguinte forma: 1/3 à TCB e 2/3 ao METRÔ/DF;

⁹⁹ Art. 2º A repartição da tarifa usuário em viagens integradas nas linhas do Serviço Básico – SB, entre as concessionárias aludidas no artigo anterior e a TCB, se dará da seguinte forma: 2/3 mantidos na Conta de Compensação e 1/3 à TCB;

¹⁰⁰ Art. 3º A repartição da tarifa usuário em viagens integradas nas linhas do Serviço Básico – SB, entre as concessionárias aludidas no artigo anterior e o METRÔ/DF, se dará da seguinte forma: 1/3 mantido na Conta de Compensação e 2/3 ao METRÔ/DF;

¹⁰¹ Art. 4º A repartição da tarifa usuário em viagens integradas nas linhas do Serviço Básico – SB, entre as concessionárias aludidas no artigo anterior, se dará da seguinte forma: valor integral mantido na Conta de Compensação;



245. Nos testes realizados pela equipe de auditoria, tratados no campo “Análise” do item “V.b” da Decisão nº 2150/2015, verificou-se que a integração já funciona em vários casos com cooperativas ou operadores rurais. Além disso, o Decreto nº 35.293/2014, dispõe em seu art. 1º:

Art. 1º A integração tarifária, técnica e operacional do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF abrange os serviços básico e complementar, nos termos do disposto neste Decreto.

246. Percebe-se que a integração deve abranger também os permissionários. Por outro lado, conforme mencionado no tópico “Análise” dos itens “III.c” e “III.d” da Decisão nº 2150/2015, o Decreto nº 33.559/2012 prevê a sistemática de tarifa técnica também para os permissionários.

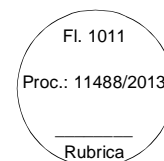
247. Caso essa forma de remuneração fosse implantada para todos os operadores do STPC/DF, os valores devidos a cada operador em uma viagem integrada estariam claros. Entretanto, uma vez que tal metodologia se aplica atualmente apenas às concessionárias selecionadas pela CP nº 01/2011 – ST, faz-se necessário normatizar como deve ser a repartição tarifária para casos de integração envolvendo as permissionárias.

248. Assim, visto que o DFTrans informou a existência apenas de uma minuta de decreto para atender à determinação em tela, constatou-se o não cumprimento do item “IV.b” da Decisão nº 2150/2015, razão pela qual a sua execução deverá continuar a ser monitorada pelo Tribunal.

2.4.3. Decisão nº 2150/2015, item “IV.o”.

IV) determinar à SEMOB que: [...] o) doravante: i) na hipótese de prorrogação da vigência dos contratos de permissão atualmente existentes no STPC/DF, justifique a vantagem de eventual renovação e exija das operadoras o mesmo nível de serviço então requerido das concessionárias selecionadas pela CP nº 1/2011-ST (Achado 1); ii) faça cumprir os contratos de concessão de transporte público no que tange às informações a serem prestadas periodicamente pelas concessionárias ao Poder Concedente, bem como atue de forma similar junto às permissionárias do STPC/DF (Achado 11); iii) faça constar dos seus relatórios anuais de gestão as informações acerca dos investimentos previstos e realizados pelo setor privado no STPC/DF (Achado 11);

Situação que levou à deliberação



249. Identificou-se a existência de operadoras do STPC/DF diversas daquelas vencedoras da CP nº 1/2011-ST, que não se submetiam aos regramentos da referida concorrência pública. Em decorrência disso, a qualidade dos serviços era afetada, uma vez que essas operadoras estão vinculadas a regras contratuais diferentes e, de modo geral, menos criteriosas.

250. Em relação às informações econômico-financeiras a serem encaminhadas ao Poder Concedente, verificou-se que as demonstrações dos investimentos realizados no STPC/DF não eram exigidas das empresas contratadas. Conseqüentemente, nos relatórios anuais de gestão do contratante não havia referência aos investimentos realizados pela iniciativa privada no sistema de transporte distrital.

Providências adotadas e comentários dos gestores

251. A Semob esclareceu¹⁰² que todos os contratos firmados com permissionárias, em decorrência das Concorrências nºs 01/2007-ST, 01/2008-ST e 01/2011-ST, estão dentro do prazo de vigência, não tendo havido prorrogações no período entre 2015 e 2017.

252. Por outro lado, informou¹⁰³ que, em 2016 e 2017, 3 (três) cooperativas¹⁰⁴ adquiriram um total de 112 (cento e doze) novos ônibus, sendo que todos se adequam ao mesmo nível de serviço requerido das concessionárias selecionadas pela CP nº 01/2011 – ST e aos requisitos da NBR 14022.

253. Além disso, afirmou¹⁰⁵ que a FGV¹⁰⁶ realizará a revisão dos registros e demonstrações contábeis das concessionárias referentes ao exercício de 2015, e apresentará proposta de modelo de Plano de Contas Contábil a ser adotado. O objetivo é corrigir eventuais fragilidades identificadas e garantir a existência de informações adequadas para o acompanhamento e fiscalização das atividades concedidas pelo poder público, bem como que reflitam a situação financeira e

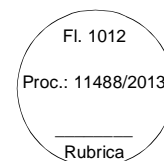
¹⁰² Ofício nº 342/2017 - GAB/Semob, item a.

¹⁰³ Ofício nº 472/2017 – GAB/Semob, item b.

¹⁰⁴ A Cootarde adquiriu 10 (dez) ônibus em 2016 e 68 (sessenta e oito) em 2017; a Coopertran, 11 (onze) ônibus em 2016 e 9 (nove) em 2017; e a Cobrataete, 14 (quatorze) em 2017.

¹⁰⁵ Ofício nº 350/2017 - GAB/Semob, itens f, g.

¹⁰⁶ A Semob contratou a Fundação Getúlio Vargas – FGV para a realização de uma avaliação independente do serviço prestado pelas concessionárias selecionadas por meio da CP nº 01/2011-ST.



econômica das operadoras do STPC/DF.

254. Acrescentou que a FGV verificará, mensurará e analisará os custos e as receitas recebidas, os investimentos realizados e os lucros auferidos individualmente pelas concessionárias, considerando a compra e a venda de ativos, desde o início da vigência de cada contrato.

255. Os investimentos deverão ser estimados por semestre e, para os últimos 3 anos, por mês. As estimativas devem ser feitas tanto em termos de aquisição, como de venda, de maneira a apresentar os valores resultantes de cada um dos principais grupos, conforme a seguinte estrutura: veículos por tipo; tecnologia veicular e de operação; imóveis das garagens; imóveis de cada sede administrativa.

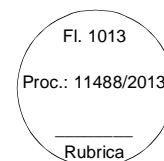
256. Além disso, a Semob encaminhou informações contábeis e financeiras das concessionárias do STPC/DF, referentes ao período entre o início da vigência dos contratos até 2015, inclusive com valores de investimentos das operadoras com vistas a executar serviços no âmbito do STPC/DF. Enviou também planilha contendo o número de veículos adquiridos, em 2015 e 2016, pela Viação Piracicabana, Cootarde, Coopertran e por um dos operadores autônomos rurais. Informou, ainda, ter solicitado aos operadores as demonstrações contábeis atinentes ao ano de 2016.

Análise

257. Uma vez que não houve prorrogações contratuais no período de 2015 a 2017, não é possível avaliar este aspecto. Por outro lado, mesmo durante a vigência, algumas empresas iniciaram a renovação de suas frotas.

258. Com o objetivo de avaliar se esses veículos se adequam ao mesmo nível exigido das concessionárias do STPC/DF, a equipe de auditoria realizou vistorias em alguns dos novos ônibus adquiridos por permissionárias¹⁰⁷ e constatou que os veículos apresentam dispositivos similares aos exigidos dos operadores contratados por meio da CP nº 01/2011-ST.

¹⁰⁷ Realizou-se vistorias em alguns ônibus da Cooperativa Cootarde e verificou-se que os novos veículos dispõem de itens de acessibilidade para pessoas deficientes nos moldes dos utilizados pelas Concessionárias do STPC/DF. Em relação aos demais itens, como câmeras e equipamentos de rastreamento, foi informado que se encontram na fase de instalação, com previsão de conclusão em aproximadamente 60 dias.



259. Por outro lado, a Semob demonstrou ter informações financeiras e de investimentos de parte dos operadores do STPC/DF, embora não de todos. Ressalta-se que o estudo encomendado a ser realizado pela FGV, nos moldes descritos pela Semob, está em consonância com a determinação do Tribunal. Entretanto, o resultado da referida consultoria ainda não foi apresentado.

260. Dessa forma, pode-se considerar parcialmente atendido o item “IV.o” da Decisão nº 2150/2015, razão pela qual a sua execução deverá continuar a ser monitorada pelo Tribunal.

2.5. Questão de Monitoramento 5: A SEMOB, o DFTrans e o Metrô/DF implementaram um plano operacional de contingência, bem como aprimoraram os termos dos contratos de concessão e permissão?

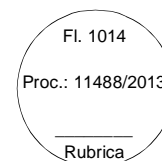
Não. Em relação ao plano operacional de contingência, o Metrô/DF demonstrou que possui procedimentos próprios e setores responsáveis para a gestão de eventuais riscos. Por sua vez, a Semob encaminhou versão preliminar do Plano de Ação Emergencial do Sistema de Transporte Público – PAE/STPC, que está em sintonia com a deliberação do Tribunal. Quanto aos termos dos contratos de concessão e permissão, a Semob informou a adoção de providências para adequar os contratos celebrados com os operadores do Sistema de Transportes às determinações do Tribunal. Contudo, as medidas anunciadas não foram concluídas antes da conclusão desta fiscalização.

2.5.1. Decisão nº 2150/2015, item “II”.

II) determinar à SEMOB, DFTrans e METRÔ-DF que, em um prazo de 60 dias e atuando de forma conjunta, elaborem e implementem um plano operacional de contingência com objetivo de manter a operação regular do STPC/DF em todo Distrito Federal nos casos de interrupção dos serviços de transporte público de passageiros, independente da motivação, responsáveis, duração e extensão da paralisação (Achado 5);

Situação que levou à deliberação

261. Identificou-se ausência de medidas preventivas ou punitivas aplicáveis aos operadores do STPC/DF, a fim de assegurar a continuidade da execução dos serviços e resguardar o interesse público nos casos de interrupções



dos serviços de transporte público coletivo de passageiros.

Providências adotadas e comentários dos gestores

262. O Metrô/DF informou¹⁰⁸ que, uma vez que o Plano de Contingência de que trata o item em questão da Decisão nº 2150/2015 envolve todo o STPC/DF, o qual é gerido pela Semob, colocou à disposição daquela Secretaria dois técnicos, em momentos distintos, tendo comunicado ao Tribunal a medida adotada em ambas as ocasiões.

263. Acrescentou que a empresa pública possui um conjunto normativo que abrange 53 (cinquenta e três) documentos denominados Procedimentos Operacionais, os quais preveem ações, com definição de responsabilidades para atendimento às situações emergenciais, tais como: panes elétricas em sistemas, equipamentos e trens; paralisação da circulação de trens em trechos do sistema; invasão de terceiros nas vias; suspeita de atentado; ocorrências de segurança pública; atendimento a mal súbito de usuários; dentre outros temas.

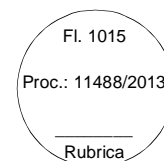
264. Ressaltou ainda que o gerenciamento de crise da empresa é feito pelo seu Centro de Controle Operacional – CCO, da Divisão de Controle Operacional, nos termos da Norma Organizacional 1GG.NO.002.02 – Diretrizes Operacionais. Essa norma prevê a centralização das informações e da tomada de decisões pelo CCO que, com base no monitoramento e comando em tempo real das condições dos equipamentos de sinalização, controle de tráfego e energia, e no conjunto normativo da empresa, controla, ordena e orienta as ações a serem ultimadas pelos empregados da operação e manutenção, objetivando o restabelecimento da normalidade.

265. Sobre as medidas implementadas durante o período de greve de seus empregados em 2016, afirmou¹⁰⁹ que seu plano de contingência sofreu variação em decorrência de decisões proferidas pelo Tribunal Regional do Trabalho – TRT da 10ª Região.

266. Inicialmente foram estabelecidos 3 (três) cenários distintos, sendo 1 (um) o de operação normal e 2 (dois) com redução de contingente. Para cada cenário, foi estabelecida a quantidade de pessoal necessária no Centro de Controle

¹⁰⁸ Ofícios nº 316/2016 – PRE e nº 111/2017 – PRE, itens 1, 2.

¹⁰⁹ Ofício nº 111/2017 - PRE, item 3 e Ofício nº 342/2017 - GAB/Semob, item d.



Operacional – CCO da empresa, na segurança operacional, na condução dos trens e nas estações. Também foi definida a quantidade de composições e terminais capazes de operar em cada caso.

267. A empresa pública havia ainda indicado a necessidade de apresentação pelo sindicato de lista de empregados que trabalhariam nos dias de paralisação, com antecedência mínima de 2 (dois) dias, a fim de possibilitar a montagem de estratégia para uma operação segura.

268. Posteriormente, todavia, o TRT da 10ª Região determinou o comparecimento de 100% do pessoal nos horários de pico, o que atenderia a população nos dois momentos de maior demanda, em vez de 30% ao longo de todo o dia. A decisão favorável ao pleito patronal possibilitou o atendimento de 60% da demanda diária, de segunda a sábado.

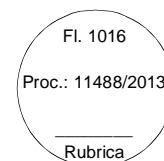
269. A Semob, por sua vez, informou¹¹⁰ que os planos operacionais de contingência são desenvolvidos e implementados de acordo com as situações extraordinárias ou emergenciais que se apresentam, sendo mais frequentes as que acontecem devido a deflagrações de greves dos rodoviários.

270. Quanto a essas ocasiões, encaminhou um Plano Emergencial de Greve, com a definição de frota a ser alocada em cada linha operada pelas 5 (cinco) concessionárias, considerando os seguintes cenários: operação normal, com 80% da frota total e com 30% dela. Ressaltou que a aplicação desse Plano ocorre de acordo com as determinações do Poder Judiciário, em cada caso.

271. Apresentou, ainda, versão preliminar do Plano Operacional de Contingência - POC, que tem o objetivo de manter a operação regular do STPC/DF em caso de interrupção dos serviços. O referido Plano cita a Portaria nº 02/2015, que institui o Plano de Ação Emergencial do Sistema de Transporte Público – PAE/STPC e elenca procedimentos e protocolos a serem adotados pela Secretaria e por outros entes públicos do Distrito Federal, em casos de cenários críticos que representem ameaça à operação, à segurança e à qualidade dos serviços de transporte público coletivo.

272. O POC prevê o acionamento de um Comitê de Mobilização, composto

¹¹⁰ Ofício nº 342/2017 - GAB/Semob, item b e Ofício nº 1035/2016 - GAB/Semob, item 4.



por um Grupo Executivo, ligado diretamente à Semob, e complementarmente pelo Centro Integrado de Comando e Controle Regional - CICCRR, ligado à Secretaria de Estado de Segurança Pública. Compõem o Grupo Executivo, além da Semob, o DFTrans, o Metrô/DF, as concessionárias do STPC/DF e entidades representativas de empresas ou trabalhadores.

273. O Plano contém ainda a definição de responsabilidades e atribuições do Grupo Executivo, do CICCRR e de cada entidade que os integra, para o caso de paralisação total dos serviços, trazendo em anexo a frota mínima, equivalente a 30% do total, para cada uma das 5 (cinco) concessionárias, com as respectivas distribuições por linha operada.

274. Quanto à existência de norma estabelecendo competências e responsabilidades dos gestores de crises do STPC/DF, a Semob apresentou¹¹¹ lista de normativos gerais com atribuição de competências, tais como a Constituição Federal, a Lei Orgânica do Distrito Federal e o Decreto nº 38.036/2017, que aprovou o Regimento Interno da Secretaria. Acrescentou¹¹², todavia, que, em situações de ameaça ou paralisação dos serviços de transportes, a atribuição de gerenciar a crise está definida na versão preliminar do POC.

Análise

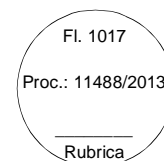
275. A manifestação do Metrô/DF demonstrou que a empresa, individualmente, possui procedimentos próprios e setores responsáveis definidos para a gestão de eventuais crises.

276. Por sua vez, o Plano Operacional de Contingência, cuja versão preliminar foi apresentada pela Semob, aliado ao que dispõe a Portaria nº 02/2015, que institui o Plano de Ação Emergencial do Sistema de Transporte Público – PAE/STPC, estão em sintonia com a determinação do Tribunal, de que seja elaborado um plano de contingência envolvendo todos os entes envolvidos na gestão do STPC/DF, para casos de interrupção dos serviços de transporte público coletivo.

277. Entretanto, uma vez que o Plano Operacional de Contingência apresentado trata-se de uma versão ainda preliminar, sem força normativa, constatou-

¹¹¹ Ofício nº 342/2017 - GAB/Semob, item c.

¹¹² Ofício nº 488/2017 - GAB/Semob.



se o não atendimento do item “II” da Decisão nº 2150/2015, razão pela qual a sua execução deverá continuar a ser monitorada pelo Tribunal.

2.5.2. Decisão nº 2150/2015, itens “IV.m” e “IV.n”.

IV) determinar à SEMOB que: [...] m) no prazo de 90 dias, e com fulcro no item 2 da cláusula IV dos contratos de concessão referentes ao Edital da CP nº 01/2011 (Achado 5): i) reveja o item 5 da cláusula XIV dos contratos de concessão, de forma a limitar as hipóteses de não responsabilização das concessionárias pela descontinuidade dos serviços apenas aos casos fortuitos ou de força maior; ii) estabelecer penalidade contratual às concessionárias, proporcional à lesão causada à coletividade, na hipótese da descontinuidade dos serviços por motivos alheios ao caso fortuito ou à força maior; n) revise os termos de permissão vigentes para manter equidade entre as concessionárias e as permissionárias na aplicação das medidas indicadas no item anterior, também no prazo de 90 dias (Achado 5);

Situação que levou à deliberação

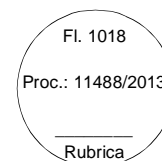
278. Verificou-se que os instrumentos de contratos firmados com os operadores do STPC/DF no âmbito da CP nº 01/2011-ST os exime de eventual responsabilização em casos de interrupção de serviços fora dos casos fortuitos ou de força maior, contrariando o interesse público ao admitir descontinuidades do serviço por greves dos trabalhadores das concessionárias, sem que o Poder Concedente possa agir para responsabilizá-las.

279. Ademais, observou-se a inexistência de cláusula contratual nos termos de permissão em vigor similar à prevista nos ajustes firmados no âmbito da CP nº 01/2011-ST, quanto às possibilidades de não responsabilização em situações de descontinuidade na prestação de serviços. Entretanto, também em relação às paralisações do STPC/DF protagonizadas pelos empregados de tais operadoras, houve omissão da ST/DF (atual Semob) e do DFTrans, no sentido de não terem adotado medidas administrativas, preventivas ou punitivas, tendentes a resguardar o interesse público local.

Providências adotadas e comentários dos gestores

280. A Semob informou¹¹³ que formulou consulta à sua Assessoria

¹¹³ Ofício nº 502/2017-GAB/Semob, e-DOC 5F026D62.



Jurídico-Legislativa – AJL acerca das medidas a serem adotadas para atendimento da presente deliberação do Tribunal e que acolheu na íntegra as recomendações constantes do Parecer exarado pela Assessoria.

281. Por meio do Parecer SEI-GDF nº 25/2017-SEMOB/GAB/AJL¹¹⁴, a AJL recomendou a instrução de processos administrativos com vistas à elaboração de Termo Aditivo para ajustar a cláusula que trata da não responsabilização das concessionárias pela descontinuidade dos serviços de transporte, suprimindo a hipótese de “greve” e limitando-a às hipóteses de “caso fortuito” ou de “força maior”. Ademais, recomendou que a determinação desta Corte seja observada como parâmetro para as demais contratações a serem realizadas pela Pasta.

282. Quanto ao estabelecimento de penalidade proporcional à lesão causada à coletividade, a Semob noticiou que os Contratos de Concessão preveem tal possibilidade na Cláusula XXXII, *in verbis*.

Das Sanções Administrativas

*O descumprimento do prazo e/ou das condições para início da operação dos serviços sujeitará a **CONCESSIONÁRIA** à execução de sua garantia contratual e à extinção do presente **CONTRATO**, por caducidade.*

*Ressalvado o disposto no item anterior, pela inexecução parcial ou total desde **CONTRATO**, o **CONCEDENTE** poderá, garantida prévia defesa, aplicar à **CONCESSIONÁRIA** as penalidades previstas no Código Disciplinar, regulamentado pela Lei Distrital 3.106/2002, no que couber às normas do Decreto Distrital 26.851/2006 e ainda as seguintes sanções:*

Advertência;

Apreensão do veículo;

Multa;

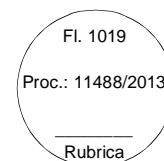
*Extinção do contrato, por caducidade, na forma prevista neste **CONTRATO**.*

283. Quanto à revisão dos termos de permissão vigentes para manter a equidade entre as concessionárias e as permissionárias, a Pasta não apresentou manifestação.

Análise

284. Verifica-se que estão em andamento na Semob providências no sentido de se adequarem os contratos firmados com as concessionárias, limitando as

¹¹⁴ Parecer SEI-GDF nº 25/2017-SEMOB/GAB/AJL, de 13 de junho de 2017, e-DOC 5F026D62.



hipóteses de não responsabilização das operadoras, por descontinuidades nos serviços prestados, às situações de caso fortuito ou força maior. Todavia, ressalta-se que tais alterações contratuais não foram ainda efetivadas, em que pese o Tribunal tenha estabelecido, em junho de 2015¹¹⁵, prazo de 90 (noventa) dias para cumprimento desta deliberação.

285. Por outro lado, não houve manifestação da jurisdicionada quanto a ajustes nos termos de permissão, com vistas a manter a equidade entre as permissionárias e concessionárias em relação às possibilidades de não responsabilização quando de eventuais interrupções na prestação dos serviços contratados.

286. Assim, constatou-se o não cumprimento dos itens “IV.m” e “IV.n” da Decisão nº 2150/2015, cuja implementação deverá ser avaliada em momento oportuno. Nesse sentido, a execução das medidas anunciadas deverá continuar a ser monitorada pelo Tribunal.

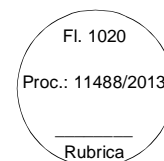
3. Benefícios alcançados com a atuação do Tribunal

287. A fiscalização exercida pelo TCDF teve como objetivo avaliar o cumprimento das deliberações constantes da Decisão nº 2150/2015 e analisar os efeitos do atendimento delas na qualidade da prestação de serviços de transporte coletivo no âmbito do STPC/DF. Entretanto, decorridos mais de dois anos do conhecimento das deliberações pelas jurisdicionadas, as medidas por elas adotadas com vistas à implementação de melhorias no sistema não apresentaram avanços capazes de sanear a maioria das falhas encontradas durante a execução da auditoria realizada pelo Tribunal em 2014.

288. Contudo, observam-se que as jurisdicionadas projetaram ações que, se efetivamente implementadas, poderão contribuir para uma prestação de serviços de transporte de qualidade mais satisfatória aos usuários. Nesse sentido, a Semob apresentou algumas medidas que entende necessárias à implementação de avanços nos modais que realizam o transporte de passageiros no STPC/DF.

289. Seguem abaixo algumas das ações constantes do Programa Circula

¹¹⁵ A Decisão nº 2150/2015 foi publicada no DODF em 11/6/2015.



Brasília, que podem apresentar avanços na qualidade dos serviços prestados no âmbito do STPC/DF:

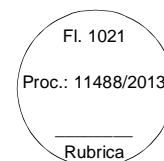
- operação do corredor de ônibus da EPTG, prevista para o segundo semestre de 2017;
- implantação do Bilhete Único – conclusão prevista para agosto de 2017;
- projeto de engenharia para implementação do BRT na Avenida Hélio Prates;
- sistema de acompanhamento em tempo real dos ônibus que operam o STPC/DF – esse sistema permite ao usuário estimar o tempo que o veículo passará em determinado ponto de embarque/desembarque;
- plano de mobilidade por meio de bicicleta.

4. Conclusão

290. Constatou-se que mais de dois terços das deliberações do Tribunal não foram atendidas pelas jurisdicionadas. Entretanto, observam-se que entre as parcialmente cumpridas, a integração tarifária entre os operadores que realizam o transporte de passageiros nas linhas urbanas do STPC/DF é a que merece relevo, pois, de um lado proporciona a locomoção de usuários a um preço menor da tarifa, de outro, reduz o custo de operação das linhas integradas, além de contribuir para a redução do fluxo de veículos de grande porte nas zonas centrais das cidades.

291. Contudo, durante a execução dos trabalhos de campo, verificou-se que muitos usuários não utilizam os cartões de créditos de transporte que permitem o pagamento da tarifa com desconto, pagando-a em dinheiro. Esta modalidade de pagamento não permite a fruição da integração tarifária. Desse modo, entende-se que uma melhor divulgação de que o pagamento de tarifas no âmbito do STPC/DF com os cartões de créditos de transporte permite descontos nas viagens poderia atrair um maior número de usuários de transporte público coletivo.

292. Ademais, acerca da obtenção de receitas extrapatrimoniais, decorrentes da locação de espaços publicitários nos veículos operadores do



STPC/DF, verificou-se que o DFTrans não estabeleceu preços mínimos para a locação desses espaços e, por conseguinte, não verifica a compatibilidade dos valores pactuados pelas concessionárias e permissionárias do STPC/DF com as contratantes. Assim, a receita assessória auferida pode estar em montante menor que a potencial.

293. Como consequência, a Autarquia anuiu ajustes, ainda vigentes, cujo valor cobrado equivale a 1,4% (um vírgula quatro por cento) do constante de termo de contrato firmado no ano de 2011, para espaços semelhantes. Não bastasse isso, encaminhou ao Tribunal cópias de alguns instrumentos de contratos sem qualquer assinatura das partes, inclusive sem a anuência do próprio gestor do DFtrans.

294. No quadro a seguir, expõe-se a situação atual do atendimento das determinações do Tribunal, constantes da Decisão nº 2150/2015, objeto da presente fiscalização.

Quadro 20 – Cumprimento das deliberações da Decisão nº 2150/2015

	CUMPRIDOS	PARCIALMENTE CUMPRIDOS	CUMPRIMENTO NÃO INICIADO OU SUSPENSO	TOTAL
ITENS DA DECISÃO Nº 2150/2015	IV.e	III.b, III.e, IV.a, IV.g.i, IV.g.ii, IV.g.iii, IV.i, IV.k, IV.o, V.a, V.b.	II, III.a, III.c, III.d, IV.b, IV.c, IV.d, IV.f, IV.h, IV.j, IV.m, IV.n,	24
QUANTIDADE	1	11	12	24
PERCENTUAL	4%	46%	50%	100%

Fonte: elaborado pela equipe de auditoria.

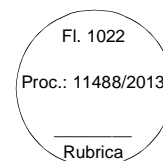
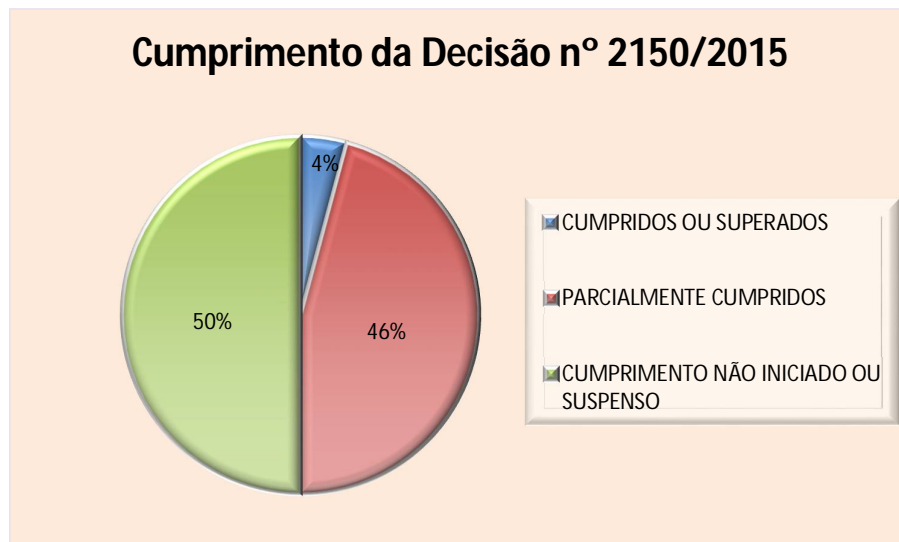


Gráfico 1 - Atendimento dos itens da Decisão nº 2150/2015



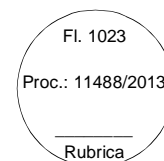
Fonte: elaborado pela equipe de auditoria.

5. Proposições

295. Ante o exposto, sugere-se ao Plenário:
- I) tomar conhecimento:
 - a. do presente Relatório de Monitoramento;
 - b. da documentação constante nos Anexos IX e X;
 - II) considerar atendido o item IV.e da Decisão nº 2150/2015;
 - III) considerar parcialmente atendidos os itens III.b, III.e, IV.a, IV.g.i, IV.g.ii, IV.g.iii, IV.i, IV.k, IV.o, V.a e V.b. da Decisão nº 2150/2015;
 - IV) considerar não atendidos os itens II, III.a, III.c, III.d, IV.b, IV.c, IV.d, IV.f, IV.h, IV.j, IV.m e IV.n do referido *Decisum*;
 - V) reiterar ao Secretário de Mobilidade do Distrito Federal o cumprimento da Decisão nº 2150/2015, exceto quanto ao item IV.e, uma vez que 50% das determinações objeto da Decisão não foram implementadas e que 46% das deliberações foram parcialmente implementadas;
 - VI) determinar à Semob que realize estudos e, no prazo de 90 (noventa) dias, encaminhe os respectivos resultados a este Tribunal, com vistas a adequar a normatização relativa à Conta de



TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE AUDITORIA
PRIMEIRA DIVISÃO DE AUDITORIA



Compensação e à Câmara de Compensação de Receitas e Créditos, de modo a definir sistemicamente a forma de gestão econômico-financeira do STPC/DF, incluindo todos os seus operadores;

VII) determinar à Semob e ao DFTrans que, no tocante à locação de espaços publicitários nos veículos do STPC, adotem, no prazo de 90 (noventa) dias, providências para:

- a. atualizar os valores pactuados na forma prevista nos respectivos termos de contratos, cobrando eventuais diferenças apuradas dos responsáveis;
- b. padronizar os valores dos contratos vigentes, adotando a metodologia mais benéfica ao interesse público;
- c. formalizar aditivo contratual, fazendo constar de forma detalhada todos os itens locados e respectivos valores unitários;

VIII) autorizar:

- a. o envio da cópia do presente Relatório de Monitoramento, do Relatório/Voto do Relator e da deliberação que vier a ser adotada pela Corte à Semob, ao DFTrans e ao Metrô/DF para subsidiar a adoção das providências cabíveis para o cumprimento integral da Decisão nº 2150/2015 e das determinações acima;
- b. a continuidade do monitoramento do atendimento das determinações acima e daquelas constantes da Decisão nº 2150/2015;
- c. o retorno dos autos à SEAUD para adoção das providências estilo.

Brasília-DF, 31 de agosto de 2017.

Daniel Soares Godoi Gomes de Oliveira
ACE – Mat. 1491-4

Antônio Pereira Lima
ACE – Mat. 1595-6