

 <p>TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL SECRETARIA DE FISCALIZAÇÃO DE GESTÃO PÚBLICA, INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE TERCEIRA DIVISÃO DE FISCALIZAÇÃO DE GESTÃO PÚBLICA, INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE</p>	<p>Matriz de Achados</p>	<p>Processo: 9570/2019</p>
--	---------------------------------	----------------------------

Objeto do Trabalho: Avaliação do Plano-Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (Sistema de Transporte Público Coletivo - STPC) .

Objetivo Geral: Avaliar o andamento e o cumprimento das metas, objetivos e diretrizes estabelecidas no PDTU/DF, instituído por meio da Lei Distrital n.º 4.566/2011, bem como avaliar as medidas adotadas pela Semob/DF com vista ao saneamento das falhas relativas à locação de espaços publicitários nos veículos do Sistema de Transporte Público Coletivo (STPC).

QA 1: As metas previstas no PDTU/DF relativas à infraestrutura viária, metroriária e de apoio, à integração operacional e tarifária e ao controle operacional foram cumpridas durante sua vigência?

Ref	Achados de Auditoria	Critérios	Análises e Evidências	Causas	Efeitos	Proposições	Benefícios Esperados	Item
1.1	Dificuldade para avaliação do cumprimento das metas previstas no PDTU	1.1.1 - As metas previstas no PDTU/DF para os Eixos Estruturantes são apresentadas no DA_PT_18 - Eixos Estruturantes, consistindo na implantação de vias exclusivas para o transporte público, passarelas, estações de transbordo, interseções viárias, pontes/viadutos e adequação geométrica de vias	<p>A.1 - A Semob/DF não apresentou a maior parte dos custos incorridos com a execução das obras previstas no PDTU/DF, especialmente nos Eixos Estruturantes e Construção e Reforma de Terminais Rodoviários, cujas intervenções representam a maior parcela de investimento do plano (Associados, DA_PT_11 - Eixos Estruturantes e DA_PT_12 - Terminais Rodoviários).</p> <p>A ausência de tais custos prejudicou, na presente auditoria, a avaliação da adequabilidade dos montantes pagos pela Administração para os Eixos Estruturantes, sendo que a Semob/DF não possuía qualquer controle dos custos executados por ela mesma e por outros órgãos vinculados, como Metrô/DF e DER/DF. Além disso, não detinha informações básicas sobre às obras elencadas no PDTU/DF, como licitações e contratos correspondentes, tendo a Secretária informado, tão somente, a etapa pertinente para cada um dos itens previstos no plano, qual seja, Projeto, Obra, Concluído e Excluído. Tal fato prejudicou a avaliação financeira da execução das obras previstas para os Eixos Estruturantes. Já para as obras de Construção e Reforma de Terminais Rodoviários, a Semob/DF apresentou dados parciais e incompletos, o que foi contornado com ampla pesquisa no sítio eletrônico do órgão.</p> <p>A situação descrita constituiu restrição de escopo ao presente trabalho, bem como demonstrou a ausência de gestão da informação por parte da jurisdicionada, o que resultou no descumprimento do inciso VII do art. 6º da Lei Distrital nº 4.566/2011 (Lei do PDTU) , que previa como responsabilidade da Semob/DF a gestão das informações atinentes ao cumprimento das metas do plano, cujos custos executados são de grande importância para o processo de retroalimentação da atividade de planejamento contínua a cargo da Secretária.</p>	C.1 - Deficiência na gestão de informações do PDTU por parte da Semob, consubstanciada na inexistência de acompanhamento, controle e gerenciamento de informações que caberiam ao órgão gestor do PDTU/DF. (A.1)	E . 1 - Ausência de informações estratégicas para planejamento e decisões sobre o rumo da política pública de transporte no DF. (A.1)	<ul style="list-style-type: none"> • Determinar à SEMOB - Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal que: <ul style="list-style-type: none"> ◦ consolide, monitore e atualize as informações do PDTU/DF em banco de dados georreferenciado, em cumprimento ao inciso VII do art. 6º da Lei Distrital nº 4.586/2011, de forma a promover o acompanhamento da execução dos custos efetivamente incorridos. (C.1; E.1; A.1;) 	1. Acompanhamento tempestivo da execução físico-financeira das intervenções previstas no PDTU/DF. Maior eficiência administrativa na execução das metas previstas no PDTU/DF. Melhora da mobilidade urbana no Distrito Federal.	1.1
1.2	Baixa execução físico-financeira das metas previstas no PDTU para os Eixos Estruturantes	1.1.1 - As metas previstas no PDTU/DF para os Eixos Estruturantes são apresentadas no DA_PT_18 - Eixos Estruturantes, consistindo na implantação de vias exclusivas para o transporte público, passarelas, estações de transbordo, interseções viárias, pontes/viadutos e adequação geométrica de vias	A.1 - É possível constatar que no resultado consolidado para o DF, mais da metade do montante previsto (58%) encontra-se ainda na etapa de Projeto, sem qualquer previsão de execução. Identifica-se que 16% foi excluído em virtude de desnecessidade, requalificação ou modificação de projeto. As intervenções executadas correspondem a apenas 17% do montante previsto, restando 9% em obra. Com isso, o Grau de Execução consolidado para o DF foi de 20%, bastante baixo.	C.1 - Escassez de recursos orçamentários e financeiros para investimentos previstos. Ausência de comprometimento político das gestões do DF com o planejamento setorial de transporte. Ausência de procedimentos administrativos de controle do atingimento das metas previstas no PDTU e de mecanismos de sancionamento de gestores responsáveis por eventuais ineficiências. (A.1)	E.1 - Intervenções previstas no plano não concluídas. Baixa qualidade do serviço de transporte público. Comprometimento da eficiência da mobilidade urbana no Distrito Federal. (A.1)	<ul style="list-style-type: none"> • Determinar à SEMOB - Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal que: <ul style="list-style-type: none"> ◦ no próximo Plano Distrital de Transporte Urbano do Distrito Federal, preveja objetivos e metas compatíveis com a capacidade financeira do Distrito Federal; (C.1; E.1; A.1;) ◦ avalie a conveniência e oportunidade da adoção de mecanismos orçamentários que priorizem a alocação de recursos para os investimentos nas áreas de mobilidade urbana e transporte coletivo previstos no futuro plano; (C.1; E.1; A.1;) ◦ estabeleça procedimentos administrativos que promovam o controle efetivo sobre atingimento dos objetivos/metras do PDTU/DF, designando de forma clara os setores competentes para o acompanhamento, permitindo, inclusive, sancionamento dos gestores responsáveis por eventuais ineficiências; (C.1; E.1; A.1;) 	1. Acompanhamento tempestivo da execução físico-financeira das intervenções previstas no PDTU/DF. Aumento do grau de execução físico-financeira das obras previstas no PDTU. Melhora da mobilidade urbana no Distrito Federal	1.1

1.3	Baixa execução físico-financeira das metas previstas no PDTU para construção e reforma de terminais rodoviários.	<p>1.2.1 - Novos Terminais construídos: 1.1 Entorno: Águas Lindas, Jardim Ingá, Valparaíso I e II; 1.2 Eixo Leste: Itapoã 1.3 Eixo Norte: Sobradinho Oeste, TAN; 1.4 Eixo Oeste: QNR, Samambaia, Samambaia Sul, TIM Furnas, TIM Hélio Prates - Ceilândia Centro, Vila São José - Brazlândia; 1.5 Eixo Sudoeste: Recanto das Emas II (QD 203); 1.6 Eixo Sul: Gama Sul, Santa Maria (QD 401), Terminal Santa Maria (QD 119).</p> <p>1.2.2 - Reformas de Terminais Existentes realizadas: 2.1 Área Central: Rodoferroviária, RPP, TAS; 2.2 Entorno: Cidade Ocidental, Formosa, Luziânia, Luziânia II, Novo Gama, Planaltina de GO, Santo Antônio do Descoberto; 2.3 Eixo Leste: Paranoá, São Sebastião; 2.4 Eixo Norte: Sobradinho, Terminal Planaltina; 2.5 Eixo Oeste: Brazlândia Veredas, Centro Metropolitano, Cruzeiro Novo, Guara I e II, P Norte, M Norte, Setor O, P Sul, Taguatinga Sul; 2.6 Eixo Sudoeste: Núcleo Bandeirante, Recanto das Emas, Riacho Fundo I e II (QC 05/06); 2.7 Eixo Sul: Gama.</p>	<p>A.1 - Dos 19 projetos de construção de novos terminais, previstos no PDTU/DF, a Semob/DF conseguiu implementar apenas 10. Em termos de área construída, o grau execução foi de 82%, enquanto na execução financeira esse grau resultou em 36%, conforme mostrado acima. Desses resultados, pode-se constatar que a menor execução numérica de terminais foi compensada por uma maior execução de área construída, em geral, decorrente da adequação/modificação nas etapas posteriores de projeto. No entanto, a execução financeira obtida indica uma fraca alocação de recursos para consecução das metas do plano, o que pode ser ainda mais gravoso se considerada a atualização monetária dos valores previstos, opção não adotada nesta auditoria.</p> <p>Dos 28 projetos de reforma de terminais existentes, previstos no PDTU/DF, a Semob/DF conseguiu implementar apenas 12. Em termos de área construída, o grau execução foi de 47,5%, enquanto na execução financeira obteve-se esse grau resultou em 53,8%. Desses resultados, pode-se constatar que a menor execução numérica de reformas de terminais foi compensada por uma maior execução de área construída, em geral, decorrente da adequação/modificação nas etapas posteriores de projeto. No entanto, a execução financeira obtida indica uma alocação mediana de recursos para consecução das metas do plano.</p>	<p>C.1 - Escassez de recursos orçamentários e financeiros para investimentos previstos. Ausência de comprometimento político das gestões do DF com o planejamento setorial de transporte. Deficiência na gestão de informação do PDTU por parte da Semob, consubstanciada na inexistência de acompanhamento, controle e gerenciamento de informações que caberiam ao órgão gestor do PDTU/DF. (A.1)</p>	<p>E.1 - Intervenções previstas no plano não concluídas. Baixa qualidade do serviço de transporte público. Comprometimento da eficiência da mobilidade urbana no Distrito Federal. (A.1)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Determinar à SEMOB - Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal que: <ul style="list-style-type: none"> no próximo Plano Distrital de Transporte Urbano do Distrito Federal, preveja objetivos e metas compatíveis com a capacidade financeira do Distrito Federal (C.1; E.1; A.1;) avale a conveniência e oportunidade da adoção de mecanismos orçamentários que priorizem a alocação de recursos para os investimentos nas áreas de mobilidade urbana e transporte coletivo previstos no futuro plano (C.1; E.1; A.1;) estabeleça procedimentos administrativos que promovam o controle efetivo sobre atingimento dos objetivos/metasp do PDTU/DF, designando de forma clara os setores competentes para o acompanhamento, permitindo, inclusive, sancionamento dos gestores responsáveis por eventuais ineficiências (C.1; E.1; A.1;) 	<p>1. Acompanhamento tempestivo da execução físico-financeira das intervenções previstas no PDTU/DF. Aumento do grau de execução físico-financeira das obras previstas no PDTU. Melhora da mobilidade urbana no Distrito Federal.</p>	1.2
1.4	Baixa adesão dos usuários aos benefícios da integração tarifária e ausência de integração operacional e tarifária com o entorno do DF.	<p>1.3.1 - Integração Operacional no DF implementada. 1.3.2 - Integração Tarifária no DF implementada. 1.3.3 - Integração operacional e tarifária com o Entorno implementada.</p>	<p>A.1 - Constatou-se que a parcela arrecadada em espécie (dinheiro) responde por quase a metade do total, sendo de 50%, 46% e 42%, respectivamente, para os anos de 2018, 2019 e 2020, indicando que parcela da população não usufrui do benefício da integração tarifária, que pode favorecer um custo muito inferior para o usuário.</p> <p>No tocante à integração operacional e tarifária com o Entorno, não há integração operacional ou tarifária com o DF, sendo que as empresas do entorno que operam linhas rodoviárias interestaduais que adentram o DF são reguladas pela Agência Nacional de Transporte Terrestre - ANTT. Cabe, no entanto, informar que foram identificadas ações incipientes do GDF para início da integração como Entorno, como a entrada em operação, a partir de 14/01/2020, de uma linha rodoviária direta, ao preço de R\$ 2,00, operada por empresas de Goiás, entre Luziânia/GO e o terminal do BRT em Santa Maria/DF, a partir de onde é possível utilizar o sistema integrado do DF. Tal medida, faz parte do programa Circula Brasília, deve chegar gradualmente a outras cidades do entorno.</p> <p>Além disso, há protocolo de intenções, firmado entre GDF, Governo de Goiás e ANTT, para o repasse das linhas que partem do Entorno e adentram o DF para o sistema integrado do DF, o qual deverá ser responsável pela licitação, regulação e operação das mesmas, conforme processo administrativo nº 010.000.00752/2020-95 em tramite na Semob/DF.</p> <p>Recentemente, a ANTT delegou competências para o GDF para gerir e fiscalizar a prestação dos serviços de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros entre Brasília e suas Regiões Administrativas, do Distrito Federal (DF), e os municípios goianos adjacentes, por meio do Convênio de Delegação nº 1/2020 ANTT - GDF.</p>	<p>C.1 - Possível falta de divulgação dos benefícios da integração tarifária para os usuários do transporte coletivo do DF. Ausência de interação entre os entes envolvidos (DF, GO e União) para a gestão compartilhada do transporte coletivo público na Região Integrada de Desenvolvimento do DF e Entorno - RIDE. (A.1)</p>	<p>E.1 - Alto custo de transporte para os usuários que não utilizam os benefícios da integração. Comprometimento da eficiência da mobilidade urbana no Distrito Federal. (A.1)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Determinar à SEMOB - Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal que: <ul style="list-style-type: none"> informe ao Tribunal as ações em curso concernentes ao Convênio de Delegação nº 1/2020 ANTT - GDF. (C.1; E.1; A.1;) Recomendar à SEMOB - Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal que: <ul style="list-style-type: none"> promova campanhas informativas à população sobre os benefícios da integração tarifária e operacional do STPC; (C.1; E.1; A.1;) 	<p>1. Melhoria da mobilidade urbana no DF e entorno. Modicidade tarifária para os usuários do STPC.</p>	1.3

1.5	Centro de Controle de Operacional (CCO) inoperante e falta de software necessário para integração de informações	<p>1.4.1 - Centro de Controle Operacional implantada e em funcionamento (CCO).</p> <p>1.4.2 - Software adquirido e em funcionamento para o CCO.</p> <p>1.4.3 - Sistema de Informação ao Usuário em funcionamento e atualizado em tempo real.</p> <p>1.4.4 - Sistema de Gerenciamento da Frota (GPS) nos veículos do STPC/DF em tempo real implantada e em funcionamento.</p>	<p>A.1 - No que diz respeito ao Centro de Controle Operacional (CCO), a Semob/DF informou que a estrutura física (sala, móveis, computadores e vídeo wall) se encontra equipada para o início das operações (Peça 61, fl. 38), o que foi confirmado presencialmente pela equipe de auditoria. A equipe de auditoria constatou, contudo, que CCO não está operando. Essa constatação confirma os apontamentos feitos pela Controladoria-Geral do Distrito Federal de que o CCO não foi implementado devido ao término do Acordo de Cooperação Técnica nº 01/2018, celebrado entre o então DFTrans e o Conselho de Desenvolvimento Econômico Sustentável e Estratégico do DF - CODESE (item 3.1.1.1 do RELATÓRIO DE AUDITORIA OPERACIONAL Nº 04/2020 - DIATI/COLES/SUBCI/CGDF - EDOC D9B21833 - Peça 15 do Processo nº 5622/2020).</p> <p>Em relação ao software necessário ao funcionamento do CCO, a equipe de auditoria observou que não houve sua aquisição, o que também foi corroborado pela CGDF, quando afirma que o Sistema de Supervisão Operacional - SSO não foi adquirido (item 3.1.1.1 do RELATÓRIO DE AUDITORIA OPERACIONAL Nº 04/2020 - DIATI/COLES/SUBCI/CGDF - EDOC D9B21833 - Peça 15 do Processo nº 5622/2020). Este software considerado a espinha dorsal do CSO tem como função apresentar de forma online a posição dos veículos monitorados recebidos pela transmissão das empresas concessionárias. Sem ele, não há como implantar ferramentas e integrar dados necessários para o controle operacional do STPC/DF. Cumpre informar que os atuais sistemas utilizados pela Semob/DF permitem a obtenção de informações individualizadas sobre a localização dos veículos de transporte público, o que impede o gerenciamento integrado de toda a frota do STPC/DF pela pasta, o que somente será solucionado com a implantação do SSO.</p>	<p>C.1 - Término do Acordo de Cooperação Técnica nº 01/2018, celebrado entre o então DFTrans e o Conselho de Desenvolvimento Econômico Sustentável e Estratégico do DF - CODESE. Não aquisição do software necessário para integração de informações do CCO. Descontinuidade administrativa com a extinção do DFTrans e a transferência de suas competências à Semob. Inércia administrativa em cumprir as metas do PDTU. (A.1)</p>	<p>E.1 - Falta de controle técnico-operacional moderno, preciso, otimizado e tempestivo do STPC/DF. (A.1)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Determinar à SEMOB - Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal que: <ul style="list-style-type: none"> adote as medidas administrativas necessárias à implantação do Centro de Controle Operacional (CCO) e à célere aquisição do software necessário à plena operação do sistema (C.1; E.1; A.1;) 	<p>1. Melhoria do controle operacional do STPC/DF.</p>	1.4
1.6	Baixa execução físico-financeira das metas previstas no PDTU para Sistema Metroviário do DF.	<p>1.5.1 - Aumento de frota efetivado: Aquisição de 18 novos veículos para linha do Metrô.</p> <p>1.5.2 - Novas estações construídas: Asa Sul (3), Ceilândia (2), Samambaia (2), Asa Norte (1), Onoyama (1), Estrada Parque (1).</p> <p>1.5.3 - Expansão do Metrô para Asa Norte (Estudos Técnicos concluídos).</p> <p>1.5.4 - Implantação do VLT: Linha 1 (W3/ Aeroporto) e Linha 2 (Eixo Monumental, SIG e SIA).</p>	<p>A.1 - É possível constatar que os valores efetivamente executados para a implantação da Estação Estrada Parque encontram-se em patamar bastante inferior ao PDTU/DF, tendo o custo de execução correspondido à apenas 10% do custo previsto. Tal disparidade pode ser explicada, possivelmente, pela previsão de estação subterrânea, o que não ocorreu na execução, que adotou a solução de estação de superfície. Relativamente às estações executadas na Asa Sul (106 e 110 Sul, ambas subterrâneas), observa-se que os custos de execução corresponderam a 75% dos custos previstos. Com isso, pode-se constatar uma possível superestimativa nos custos previstos no PDTU/DF, considerando que não houve correção monetária dos custos do plano. Cabe observar que das 11 intervenções/projetos previstos no PDTU/DF para o Sistema Metroviário, o Metrô/DF conseguiu implementar apenas 3. Com isso, o Grau de Execução Físico-Financeira indicou uma baixíssima alocação de recursos no modal metroviário, com uma aplicação de apenas 1,23% dos recursos previstos no PDTU/DF. Cabe informar que no tocante à implantação de VLT, encontram-se na etapa de licitação, no formato de Parceria Público-Privada, as obras relativas à Linha 1 (Aeroporto/TAS) e a Linha 2 (TAS-TAN), assunto acompanhado no Processo nº 8644/2020.</p>	<p>C.1 - Insuficiência de recursos para investimento no modal metroviário. (A.1)</p>	<p>E.1 - Intervenções previstas no plano não concluídas. Comprometimento da eficiência da mobilidade urbana no Distrito Federal. (A.1)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Orientar à SEMOB - Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal que: <ul style="list-style-type: none"> Em que pese a constatação de baixa execução física e financeira por parte da jurisdicionada, não se vislumbra a necessidade de qualquer determinação plenária ao Metrô/DF, tendo em conta as tratativas do GDF para concessão do Metrô/DF para iniciativa privada, bem como previsão de licitação do VLT na W3/Aeroporto, fatos que poderão impactar de forma significativa o funcionamento deste modal nos próximos anos. Ressalta-se que esses procedimentos estão sob acompanhamento do TCDF. (C.1; E.1; A.1;) 	<p>1. Melhora da mobilidade urbana no Distrito Federal.</p>	1.5

Ref	Achados de Auditoria	Critérios	Análises e Evidências	Causas	Efeitos	Proposições	Benefícios Esperados	Item
2.1	Não atualização dos valores pactuados nos termos do item V.a da Decisão nº 2.536/2018.	2.1.1 - Cobrança dos valores pactuados atualizados nos termos contratuais.	A.1 - A Secretaria apresentou apenas os valores globais arrecadados a título de receita de publicidade veiculadas nos ônibus do STPC/DF no período de 2015 a 2020, totalizando R\$8.394391,28, os quais referem-se, tão somente a valores de arrecadação, porém, sem a identificação da origem, o que impede verificação da regularidade dos valores pactuados atualizados nos termos contratuais, e conseqüentemente, o cumprimento da decisão do Tribunal ora examinada. Além disso, não há informações sobre a existência de passivos relacionados aos anos anteriores à 2015.	C . 1 - Ausência de planejamento e gestão por parte da Semob/DF quando da absorção das competências do extinto DFTrans. Falta de celeridade dos atuais gestores em promover o cumprimento integral da decisão plenária, especialmente no tocante ao passivo dos anos anteriores à 2015. (A.1)	E . 1 - Falta de controle administrativo e transparência sobre a locação dos espaços publicitários dos veículos do STPC/DF. (A.1)	<ul style="list-style-type: none"> Determinar à SEMOB - Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal que: <ul style="list-style-type: none"> informe os resultados alcançados com as atividades desenvolvidas pela comissão criada pela Instrução Semob nº 93/2021 (C.1; E.1; A.1;) mantenha controle efetivo sobre as receitas advindas dos contratos de exploração publicitária do STPC/DF (C.1; E.1; A.1;) adote as devidas providências para que a próxima concorrência do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF - STPC/DF tenha mecanismos efetivos de controle das receitas a serem compartilhadas entre concessionárias e Poder Concedente. (C.1; E.1; A.1;) 	1. Aumento da arrecadação com receita decorrente da exploração de espaços publicitários dos veículos do STPC/DF, resultando em modicidade tarifária para os usuários do Sistema.	2.1
2.2	Não padronização dos valores dos contratos vigentes nos termos do item V.b da Decisão nº 2.536/2018.	2.2.1 - Contratos celebrados entre as Concessionárias e as agências de publicidade com valores padronizados.	A . 1 - Verificou-se, no curso deste procedimento fiscalizatório, que a Semob/DF publicou a Portaria nº 163/2020, de 17/11/2020 (DODF), regulando a exploração publicitária, por qualquer meio, em veículos do STPC/DF. Esse regulamento discrimina as formas de divulgação publicitária nos ônibus sob a concessão do DF, as normas a serem seguidas pelas concessionárias na exploração do serviço e os preços unitários mínimos devidos ao Poder Concedente. A Portaria nº 163/2020 sanaria, em tese, a falta de controle do Governo do Distrito Federal sobre a locação de espaços publicitários nos veículos do STPC/DF e os valores auferidos pelas empresas concessionárias, evitando prejuízos ao Cofres Distritais. No entanto, no Processo nº 9.228/2020, o Conselheiro Paulo Tadeu, por intermédio do Despacho Singular nº 467/2019-GCPT, suspendeu, cautelarmente, o referido normativo até que o Tribunal analise a procedência de representação formulada pela Associação Brasileira de Mídia Exterior - OOH, na qual se questiona a regularidade da Portaria nº 163/2020.	C . 1 - Ausência de planejamento e gestão por parte da Semob/DF quando da absorção das competências do extinto DFTrans. Falta de celeridade dos atuais gestores em promover o cumprimento integral da decisão plenária, especialmente no tocante ao passivo dos anos anteriores à 2015. (A.1)	E . 1 - Falta de controle administrativo e transparência sobre a locação dos espaços publicitários dos veículos do STPC/DF (A.1)	<ul style="list-style-type: none"> Determinar à SEMOB - Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal que: <ul style="list-style-type: none"> informe os resultados alcançados com as atividades desenvolvidas pela comissão criada pela Instrução Semob nº 93/2021 (C.1; E.1; A.1;) mantenha controle efetivo sobre as receitas advindas dos contratos de exploração publicitária do STPC/DF (C.1; E.1; A.1;) adote as devidas providências para que a próxima concorrência do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF - STPC/DF tenha mecanismos efetivos de controle das receitas a serem compartilhadas entre concessionárias e Poder Concedente (C.1; E.1; A.1;) 	1. Aumento da arrecadação com receita decorrente da exploração de espaços publicitários dos veículos do STPC/DF, resultando em modicidade tarifária para os usuários do Sistema	2.2
2.3	Não formalização de aditivo contratual nos termos do item V.c da Decisão nº 2.536/2018.	2.3.1 - Contratos entre as concessionárias e as agências de publicidade aditivados com detalhamento dos itens locados. 2.3.2 - Contratos com detalhamento dos valores unitários pactuados.	A.1 - A Secretaria apresentou apenas os valores globais arrecadados a título de receita de publicidade veiculadas nos ônibus do STPC/DF no período de 2015 a 2020, totalizando R\$8.394391,28, os quais referem-se, tão somente a valores de arrecadação, porém, sem a identificação da origem, o que impede verificação da regularidade dos valores pactuados atualizados nos termos contratuais, e conseqüentemente, o cumprimento da decisão do Tribunal ora examinada. Além disso, não há informações sobre a existência de passivos relacionados aos anos anteriores à 2015.	C . 1 - Ausência de planejamento e gestão por parte da Semob/DF quando da absorção das competências do extinto DFTrans. Falta de celeridade dos atuais gestores em promover o cumprimento integral da decisão plenária, especialmente no tocante ao passivo dos anos anteriores à 2015. (A.1)	E . 1 - Falta de controle administrativo e transparência sobre a locação dos espaços publicitários dos veículos do STPC/DF (A.1)	<ul style="list-style-type: none"> Determinar à SEMOB - Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal que: <ul style="list-style-type: none"> informe os resultados alcançados com as atividades desenvolvidas pela comissão criada pela Instrução Semob nº 93/2021 (C.1; E.1; A.1;) mantenha controle efetivo sobre as receitas advindas dos contratos de exploração publicitária do STPC/DF (C.1; E.1; A.1;) adote as devidas providências para que a próxima concorrência do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF - STPC/DF tenha mecanismos efetivos de controle das receitas a serem compartilhadas entre concessionárias e Poder Concedente (C.1; E.1; A.1;) 	1. Aumento da arrecadação com receita decorrente da exploração de espaços publicitários dos veículos do STPC/DF.	2.3