

FOLHA: 138

PRGC.:090001270/2015

ROBRICA: *rgf*

MATRÍCULA:267711-3

**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE MOBILIDADE**

RELATÓRIO:

**“LEVANTAR SITUAÇÃO DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO DO
SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DO DISTRITO
FEDERAL – STPC, CONTEMPLANDO OBRIGAÇÕES, DIREITOS,
SERVIÇOS A CUMPRIR E MODELO DE REMUNERAÇÃO, ENTRE
OUTROS ASPECTOS”**

Grupo de Trabalho

Portaria Conjunta nº 04 / 2015 – SEMOB/DFTRANS

Diário Oficial nº 39, de 25/02/2015


Portaria Conjunta nº 12 / 2015 – SEMOB/DFTRANS

Prorrogação por 30 dias

P
Maio / 2015
[Assinaturas]

FOLHA: 139

PROC.: 090001270/2015

RUBRICA: 

MATRÍCULA: 267711-3

SUMÁRIO

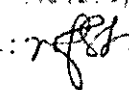
1. Apresentação	<u>5</u>
2. Objetivo	<u>6</u>
3. Resumo das Atividades do Grupo de Trabalho	<u>6</u>
3.1. Cronograma de Atividades	<u>6</u>
3.2. Atribuição de Responsabilidades aos Membros	<u>7</u>
3.3. Assiduidades	<u>7</u>
3.4. Histórico de Ocorrência Processual	<u>8</u>
3.5. Resumo das Atas	<u>10</u>
4. Contrato de Concessão por Área (Bacias)	<u>21</u>
4.1. Das Obrigações	<u>21</u>
4.2. Dos Direitos	<u>34</u>
4.3. Dos Serviços de Transportes	<u>38</u>
4.3.1. Das Especificações dos Serviços	<u>38</u>
4.3.2. Adequação da operação à programação definida no Edital de Licitação	<u>38</u>
4.3.3. Adequação dos relatórios gerenciais atuais e necessários	<u>39</u>
4.3.4. Adequação da Infraestrutura de abordagem / desembarque no modelo das novas concessões	<u>39</u>
4.3.5. Da Ilegalidade do contrato	<u>40</u>
4.3.6. Do engessamento do Contrato	<u>40</u>
4.3.7. Das regras de integração do Contrato	<u>40</u>

4.4. Modelo de Remuneração	<u>41</u>
4.5. Da Adequação do Contrato à Legislação	<u>42</u>
4.5.1 A dimensão normativa do STPC-DF	<u>42</u>
4.5.2. Modificações na operação e remuneração no atual STPC-DF, contratação das concessionárias e as ilegalidades e nulidades daí advinda	<u>44</u>
5. Da Adequação do Modelo de Remuneração e Metodologia Referencial de Planilha de Custos ao Edital/Contrato	<u>48</u>
5.1. Adequação do modelo de remuneração aos novos Contratos	<u>48</u>
5.2. Informações adicionais	<u>56</u>
5.3. Reajuste e Revisão da Tarifa Técnica	<u>57</u>
5.3.1 Do Reajuste da Tarifa Técnica	<u>57</u>
5.3.2. Da Revisão da Tarifa Técnica	<u>58</u>
5.4. Aspectos que dificultam a avaliação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.	<u>59</u>
5.4.1. Viabilidade matemática da garantia de proteção aos elementos de mérito Taxa Interna de Retorno (TIR) e Valor Presente Líquido (VPL) a cada processo de revisão, e sua influência no equilíbrio econômico-financeiro das concessionárias.	<u>60</u>
5.4.2. Auditoria da metodologia dos cálculos da Tarifa Técnica.	<u>62</u>
5.5. Aspectos Legais do Modelo de Remuneração.	<u>63</u>
5.6. Conclusões do Parecer 172/2014 – PROCAD/PGDF.	<u>64</u>
5.6.1. Da possibilidade do pedido de revisão antes de transcorridos 12 meses do início da operação pelas concessionárias.	<u>64</u>

5.6.2. Da impossibilidade de “revisão parcial” da tarifa técnica.	<u>65</u>
5.6.3. Da impossibilidade de concessão imediata de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.	<u>65</u>
6. Da Aferição dos Parâmetros de Qualidade previstos no Contrato.	<u>66</u>
7. Sistema Integrado de Mobilidade – SIM e Sistema de Vigilância da Frota por Câmeras de Televisão – SVFCTV.	<u>69</u>
8. Desequilíbrio Contratual – “Risco do Poder Concedente”.	<u>72</u>
8.1. Contratos Celebrados Entre o Poder Público e Terceiros.	<u>72</u>
8.2. Equilíbrio Contratual.	<u>72</u>
8.3. Cláusula Leonina.	<u>72</u>
8.4. Cláusulas Exorbitantes.	<u>72</u>
8.5. Alteração Unilateral.	<u>73</u>
8.6. Garantia do Equilíbrio Financeiro do Contrato.	<u>73</u>
8.7. Aplicação de Penalidades.	<u>74</u>
8.8 Considerações.	<u>74</u>
9. Sugestões e Recomendações.	<u>75</u>
10. Conclusão.	<u>89</u>
11. Anexos.	<u>92</u>

FOLHA: 141

PROB.: 01/000.270/2015

RUBRICA: 

MATRÍCULA: 267711-3






4

1. Apresentação

MATRÍCULA: 267711-3

O presente relatório tem por finalidade levantar a situação legal dos contratos de concessão do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC, contemplando suas obrigações, direitos, serviços e modelo de remuneração, bem como, quando observada alguma incompatibilidade, propor ajustes/alterações com vistas a adequá-los às normas e legislação vigentes.

Primeiramente, faremos um breve histórico sobre as etapas jurídico/administrativas que antecederam a Concorrência Pública nº 01/2011-ST, que resultaram na celebração dos atuais contratos de concessão do Serviço Básico Rodoviário do STPC/DF:

- Em 2001, o Ministério Público do Distrito Federal e Territórios – MPDFT ajuizou a Ação Civil Pública nº 2001.01.1.010242-8, contra o Distrito Federal e o então Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos - DMTU (atual DFTRANS), com vistas a ser determinada a realização de licitação no STPC/DF;
- em 22/10/2008, foi proferida sentença do Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios – TJDF, acrescida em 24/06/2009 de sentença complementar, determinando a realização, no prazo de 120 dias, de novos estudos técnicos necessários para promover licitação, bem como após transcorrido o prazo acima, iniciar e encerrar, no prazo de 180 dias, processo licitatório;
- assim, em 11/02/2010, foi publicado aviso de Concorrência Pública nº 01/2010-ST, que visava a delegação, mediante permissão, de 300 veículos, divididos em três lotes, para operar o Serviço Básico do STPC/DF;
- em seguida, em 06/06/2011, foi publicado, também, aviso de Concorrência Pública nº 01/2011-ST, com finalidade de se delegar, por meio de permissão, 900 veículos, divididos em nove lotes;
- o Tribunal de Contas do Distrito Federal – TCDF apreciou a Concorrência nº 01/2010-ST no âmbito do Processo nº 6823/2010-TCDF, e proferiu determinações a respeito do processo licitatório;
- em relação ao Edital da Concorrência nº 01/2011-ST, o TCDF, no âmbito do Processo nº 12.086/2011-TCDF, proferiu a Decisão nº 3984/2011, de 18/08/2011, que suspendeu a licitação, e determinou ao Distrito Federal que elaborasse estudo técnico demonstrando "...ser a licitação por frota a opção mais vantajosa para a Administração, em detrimento ao modelo por linha ou por bacia/região";
- dessa maneira, a gestão do Distrito Federal iniciada em 01/01/2011, optou pela contratação de consultoria externa, sem a participação do seu corpo técnico próprio especializado, com intuito de elaborar os estudos que resultaram no projeto básico e no modelo de delegação conforme configurado no Edital de Concorrência nº 01/2011, já reformulado conforme orientações do TCDF;

- das sessões decorrentes desse Edital, que teve sua primeira abertura ocorrida em 14/09/2012, resultaram a homologação e adjudicação das bacias 2 e 5, e na reabertura, ocorrida em 04/02/2013, a homologação e adjudicação das bacias 1, 3 e 4.

Dessa forma, em consequência do resultado da Concorrência Pública nº 01/2011-ST, foi implementado no Distrito Federal um novo modelo de delegação de concessão dos serviços básicos rodoviários do STPC/DF, por áreas de operação (bacias). Como resultado final desse processo licitatório foram firmados 5 (cinco) contratos de concessão, correspondentes a 5 bacias.

Importante frisar que esse novo modelo implantou significativas mudanças institucionais, operacionais e de gestão, sem que tivesse sido precedido de um arcabouço legal que embasasse a sua adoção. Dessa forma, diante da liberalidade observada, o Poder Público terá de adotar uma série de medidas de ajustes, por meio de adequações contratuais e/ou regularizações legais, no intuito de preservar a continuidade dos serviços de transportes público coletivo prestados à população do Distrito Federal.

2. Objetivo

O Grupo de Trabalho constituído pela Portaria Conjunta nº 04/2015 – SEMOB/DFTRANS, de 11 de fevereiro, publicada no DODF de 25 de fevereiro, ambos de 2015, tem por objetivo levantar a situação dos contratos de concessão do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC, contemplando obrigações, direitos, serviços a cumprir e modelo de remuneração, entre outros aspectos.

A elaboração do presente Relatório teve por base a análise dos diversos elementos da exploração do STPC/DF regulados pelos contratos de concessão celebrados com as empresas vencedoras da licitação, com base na legislação que disciplina a prestação dos serviços.

3. Resumo das Atividades do Grupo de Trabalho

Neste item serão descritas de forma resumida as atividades desenvolvidas pelo Grupo de Trabalho para a consecução do objetivo definido na Portaria Conjunta nº 04, SEMOB e DFTRANS.

3.1. Cronograma de Atividades

Com a finalidade de estabelecer um ritmo de trabalho e, ao mesmo tempo, os membros do GT adaptassem sua programação de trabalho de suas atividades rotineiras as datas marcadas para reunião do GT e, dessa forma, houvesse uma maior participação dos membros é que foi decidido na ata inaugural um cronograma de reuniões conforme exposto no Anexo 8.1.

DATA: 14/3

OC.: 090001270/2015

ULTRICA

ATA DE REUNIÃO 067711-3

6

3.2. Atribuição de Responsabilidade aos Membros do GT

Conforme deliberado na Ata de Instalação, foi definido como se daria a abordagem do tema com vistas a atingir o objetivo definido na Portaria Conjunta. Dessa forma, conforme deliberação do GT, ficou definida que a abordagem e seus respectivos responsáveis se daria da seguinte forma:

- Ricardo – as obrigações; aferição dos parâmetros de qualidade previsto no contrato e sua eficácia/eficiência, bem como sua adequação e legislação vigente; e, SIM e Sistema de Vigilância de Frota – SVF, diagnóstico;
- Pedro – os direitos e a adequação do contrato a legislação pertinente;
- Adônis e Gilberto – os serviços a cumprir e adequação da infraestrutura de embarque/desembarque no Modelo de Exploração das novas Concessões;
- Umberto – modelo de remuneração, a adequação de Modelo de Remuneração; Metodologia Referencial de Planilha de Custos ao Edital e Contrato; Receitas não Operacionais; e Adequação do Modelo de Integração a realidade operacional;
- Adônis – adequação da operação à programação definida no Edital de licitação (parte integrante do contrato) e adequação dos Relatórios Gerenciais Atuais e Necessários;
- Luis Mário – Desequilíbrio Contratual – Risco do Poder Concedente;

3.3. Assiduidade

Integrante	Órgão	Data da Reunião										
		04/03	11/03	13/03	18/03	24/03	31/03	07/04	14/04	22/04	24/04	06/05
Danilo S. C. Oliveira	SEMOB	Pres	Pres	Pres	Pres	Pres	Pres	Pres	Pres	Pres	Pres	Pres
Umberto R.I de M. Filho**	SEMOB	Pres	Pres	Ause	Ause	Pres	Pres	Pres	Pres	Pres	Pres	Ause
Ricardo Leite de Assis*	SEMOB	Pres	Pres	Pres	Ause	Ause	Ause	Pres	Ause	Ause	Pres	Pres
Pedro M. C. Teixeira	SEMOB	Pres	Pres	Pres	Pres	Pres	Ause	Pres	Pres	Pres	Pres	Pres
Adônis R. Gonçalves***	DFTRAN S	Pres	Ause	Ause	Ause	Pres	Pres	Ause	Ause	Pres	Pres	Pres
Gilberto R. Barros****	DFTRAN S	Ause	Pres	Pres	Pres	Pres	Ause	Pres	Pres	Pres	Pres	Pres
Luis M. O. Barreto	SEMOB	Pres	Pres	Pres	Pres	Pres	Pres	Pres	Pres	Ause	Ause	Pres

Integrante	Órgão	Data da Reunião										%
		08/05	12/05	15/05	19/05	22/05	-	-	-	-	-	
Danilo S. C. Oliveira	SEMOB	Pres.	Pres.	Pres.	Pres.	Pres.	-	-	-	-	-	100%
Umberto R.I de M. Filho**	SEMOB	Ause.	Pres.	Pres.	Pres.	Pres.	-	-	-	-	-	75%
Ricardo Leite de Assis*	SEMOB	Pres.	Pres.	Pres.	Pres.	Pres.	-	-	-	-	-	89%
Pedro M. C. Teixeira	SEMOB	Pres.	Pres.	Pres.	Pres.	Pres.	-	-	-	-	-	94%
Adônis R. Gonçalves***	DFTRANS	Pres.	Pres.	Pres.	Ause.	Pres.	-	-	-	-	-	63%

Handwritten signatures and initials are present on the right side of the page, including a large signature at the top right and several smaller ones below it.

Gilberto R. Barros****	DFTRANS	Pres..	Pres.	Pres.	Pres.	Pres.	-	-	-	-	-	88%
Luis M. O. Barreto	SEMOB	Ause.	Pres.	Pres.	Pres.	Pres.	-	-	-	-	-	81%

Observação:

* Ausências justificadas por férias regulares

** Término dos trabalhos do grupo da revisão tarifária e falecimento da genitora.

*** Implantação do BRT comercial.

****desenvolver GT Termo de Referência SBA

FOLHA: 145

PROC.: 090001270/2015

RUBRICA: 

3.4. Histórico de Ocorrência Processual

MATRÍCULA: 267711-3

A seguir, por ordem cronológica de ocorrências, são listados todos os documentos que compõem o processo administrativo nº 090.001271/2015, objeto do Grupo de Trabalho instituído pela Portaria Conjunta nº 02/2015, de 11/02/2015 – DODF nº 39, 25/02/2015.

Nº	Data	Documento	Folhas
01	02/03/2015	Abertura do Processo - 090.0001270/2015	01
02	25/02/2015	Publicação da Portaria Conjunta nº 02/2015 no Diário Oficial do DF	02
03	27/02/2015	Cronograma das Reuniões do Grupo de Trabalho.	03-04
04	27/03/2015	Memorando nº 01/2015 – GT-Portaria Conjunta nº 04/2015 – Convocação do membro Pedro Maurício Cabral Teixeira para Reunião de Instalação do Grupo de Trabalho.	05
05	27/02/2015	Memorando nº 01/2015 – GT-Portaria Conjunta nº 04/2015 – Convocação do membro Umberto Rafael de Menezes Filho para Reunião de Instalação do Grupo de Trabalho.	06
06	27/02/2015	Memorando nº 01/2015 – GT-Portaria Conjunta nº 04/2015 – Convocação do membro Luis Mário Oliveira Barreto para Reunião de Instalação do Grupo de Trabalho.	07
07	27/02/2015	Ofício nº 01/2015– GT-Portaria Conjunta nº 04/2015 – Convocação do membro Adônis Ribeiro Gonçalves para Reunião de Instalação do Grupo de Trabalho.	08
08	27/02/2015	Ofício nº 01/2015– GT-Portaria Conjunta nº 04/2015 – Convocação do membro Gilberto Reis Barros para Reunião de Instalação do Grupo de Trabalho.	09
09	04/03/2015	Ata de Instalação do Grupo de Trabalho.	10-11
10	04/03/2015	Memorando nº 02/2015 - GT – Portaria Conjunta nº 04/2015 – Encaminha cópia da Ata de Instalação para Secretária-Adjunta-SEMOB, para conhecimento.	12
11	11/03/2015	Ata da 2ª Reunião do Grupo de Trabalho.	13-15
12	11/03/2015	Memorando nº 03/2015 - GT – Portaria Conjunta nº 04/2015 - Encaminha cópia da 2ª Reunião para Secretária-Adjunta – SEMOB, para conhecimento.	16
13	13/03/2015	Ata da 3ª Reunião do Grupo de Trabalho.	17-19
14	13/03/2015	Memorando nº 04/2015-GT – Portaria Conjunta nº 04/2015- Encaminha cópia da 3ª Reunião para Secretária-Adjunta – SEMOB, para conhecimento.	20
15	18/03/2015	Ata da 4ª Reunião do Grupo de Trabalho.	21-22
16	18/03/2015	Memorando nº 05/2015-GT – Portaria Conjunta nº 04/2015 – Solicita comparecimento do Membro Adônis Ribeiro Gonçalves às Reuniões do Grupo de Trabalho ou justifique suas ausências	23
17	18/03/2015	Memorando nº 06/2015-GT – Portaria Conjunta nº 04/2015- Encaminha cópia da 3ª Reunião para Secretária-Adjunta – SEMOB, para conhecimento.	24
18	24/03/2015	Ata da 5ª Reunião do Grupo de Trabalho.	26-27
19	24/03/2015	Adônis apresente sugestões na busca de equalizar problemas de	28-41

		desequilíbrios econômico-financeiros do STPC.	
20	24/03/2015	Memorando nº 07/2015-GT – Portaria Conjunta nº 04/2015 - Encaminha cópia da 5ª Reunião para Secretária-Adjunta – SEMOB, para conhecimento.	42
21	26/03/2015	Email – Comprovação de encaminhamento de relatório do Grupo de Trabalho.	43
22	31/03/2015	Ata da 6ª Reunião do Grupo de Trabalho.	44-45
23	31/03/2015	Umberto apresentou um apanhado dos problemas detectados com relação ao Edital/Contrato.	46-51
24	31/03/2015	Memorando nº 08/2015-GT – Portaria Conjunta nº 04/2015 - Encaminha cópia da 6ª Reunião para Secretária-Adjunta – SEMOB, para conhecimento.	52
25	07/04/2015	Ata da 7ª Reunião do Grupo de Trabalho.	53-54
26	07/04/2015	Memorando nº 09/2015-GT – Portaria Conjunta nº 04/2015 - Encaminha cópia da 7ª Reunião para Secretária-Adjunta – SEMOB, para conhecimento.	55
27	14/04/2015	Ata da 8ª Reunião do Grupo de Trabalho.	56-57
28	14/04/2015	Memorando nº 10/2015-GT – Portaria Conjunta nº 04/2015 - Encaminha cópia da 8ª Reunião para Secretária-Adjunta – SEMOB, para conhecimento.	58
29	22/04/2015	Ata da 9ª Reunião do Grupo de Trabalho.	59-60
30	22/04/2015	Memorando nº 11/2015-GT – Portaria Conjunta nº 04/2015 - Encaminha cópia da 9ª Reunião para Secretária-Adjunta – SEMOB, para conhecimento.	61
31	24/04/2015	Ata da 10ª Reunião do Grupo de Trabalho.	62-64
32	24/04/2015	Memorando nº 11/2015-GT – Portaria Conjunta nº 04/2015 - Encaminha cópia da 10ª Reunião para Secretária-Adjunta – SEMOB, para conhecimento.	65
33	30/04/2015	Cópia de e-mail encaminhado aos membros informando de reunião no dia 04/05/2015 com o Secretário de Mobilidade	66
34	04/05/2015	Cópia do DO nº 84, 04/05/2015, constando a Portaria Conjunta nº 12, prorrogando por 30 dias o GT	67
35	04/05/2015	Cópia de e-mail encaminhado aos membros informando da publicação da Portaria Conjunta nº 12 que prorroga por 30 dias o GT.	68
36	06/05/2015	Ata da 11ª Reunião do Grupo de Trabalho.	69-70
37	06/05/2015	Memo nº 25/2015 comunica ao grupo a alteração da categoria das linhas vizinhanças de complementar para básica sem a devida fundamentação técnica	71-120
38	06/05/2015	Memorando nº 12/2015-GT – P.C. nº 04/2015 - Encaminha cópia da 11ª Reunião para Secretária-Adjunta – SEMOB, para conhecimento.	121
39	08/05/2015	Ata da 12ª Reunião do Grupo de Trabalho.	122
40	12/05/2015	Ata da 13ª Reunião do Grupo de Trabalho.	123-124
41	12/05/2015	Memorando nº 12-B/2015-GT – P.C. nº 04/2015 - Encaminha cópia da 12 e 13ª Reunião para Secretária-Adjunta – SEMOB, para conhecimento.	125
42	15/05/2015	Ata da 14ª Reunião do Grupo de Trabalho.	126-127
43	15/05/2015	Memorando nº 12-C/2015-GT – P. C. nº 04/2015 - Encaminha cópia da 14ª Reunião para Secretária-Adjunta – SEMOB, para conhecimento.	128
44	19/05/2015	Ata da 15ª Reunião do Grupo de Trabalho	129
45	19/05/2015	Memorando nº 16/2015-GT – P.C. nº 04/2015 - Encaminha cópia da 15ª Reunião para Secretária-Adjunta – SEMOB, para conhecimento.	130-131
46	22/05/2015	Ata da 16ª Reunião do Grupo de Trabalho	132-134
47	22/05/2015	Memorando nº 17/2015-GT – P. C. nº 04/2015 - Encaminha cópia da 14ª Reunião para Secretária-Adjunta – SEMOB, para conhecimento	135
48	26/05/2015	Ata da 17ª Reunião do GT – Aprovação Relatório e Encerramento	136 -137
49	26/05/2015	Relatório Final	138 - 236
50	29/05/2015	Memo nº 18/2015 – GT – P.C. nº 04 – Encaminhamento e Encerramento do Grupo de Trabalho	237

3.5. Resumo das Atas

- **04/03/2015 – Ata de Instalação**

- declarar instalado o presente Grupo de Trabalho;
- designar a servidora, Maria Alice de Sousa Simão, matrícula 267.711-3, como secretária;
- aprovar o cronograma das atividades;
- definir as contribuições de cada membro;
- a relação de tópicos não é exaustiva, podendo, de acordo com a adequação do tempo concedido para o GT, serem acrescidos novos temas;
- ficou decidido que na próxima reunião os Membros deverão especificar a forma de abordagem e, se possível, já trazer elementos para apresentar o diagnóstico e proposição de possíveis soluções;
- disponibilizar a Ata para a Secretária Adjunta para conhecimento e acompanhamento.

- **11/03/2015 – 2ª Reunião**

- Pedro - relatou que não conseguiu abrir o arquivo do Google drive e, por essa razão, não teve acesso aos documentos que deveria ter analisado, para a próxima reunião promete trazer os documentos analisados;
- Gilberto - justificaram que não foi possível trazer elementos para esta reunião, por motivos de trabalho rotineiro, próxima reunião trarão as informações requeridas.
- Umberto - trouxe elementos do modelo de remuneração e estrutura tarifária (custo e planilha) para início de discussão.
- Ficou discutido e aprovado pelo Grupo que o item Adequação do Modelo de Integração a realidade operacional deve ser responsabilidade de Adônis e Gilberto;
- Umberto - relatou aspectos gerais com relação a conformidade do Edital/Contrato (remuneração, planilhas etc) com a legislação vigente à época, o que, a princípio, observa-se algumas desconformidades que serão relatadas especificamente. Foi relatado que as receitas acessórias ainda não estão sendo computadas na conta de compensação que, por sua vez, não foi implantada ainda;
- Ricardo - compartilhou os seguintes documentos na pasta no Google Drive: o Edital e os documentos produzidos no grupo; solicitou ao GT como deverá abordar o item Obrigações que permeia todos os demais itens e consta também no Edital;

- ficou aprovado pelo GT que as Obrigações constantes no Edital é parte integrante do Contrato e, para tanto, deverá ser abordado. Com relação a sua abrangência a abordagem terá por limite a atribuição dada a cada membro do GT;
 - Ricardo - informou que anteriormente ao Contrato foi criado um índice de desempenho do transporte que por razões diversas não foi implementado; informou que o Tribunal de Contas indagou a Secretaria de Transportes (também a DFTRANS) se o índice de qualidade estava sendo aferido, então a SUFISA analisou a questão e descobriu que esse conjunto de indicadores era fruto de uma dissertação de mestrado sem comprovação prática; informou que no Anexo VI do Contrato determina que sua implementação (do índice de qualidade) teria que ter a efetividade a partir do sexto mês; não houve indicação de como seria realizado o cálculo no período de transição;
 - Ricardo - deverá abordar o tema, da seguinte forma: dificuldade para mensuração dos indicadores (cumprimento das obrigações: por parte do Estado; dos operadores; e, devida a formatação e conceituação dos indicadores de modo indevido);
 - Ricardo - com relação ao SIM e o Sistema de Vigilância, estes serão abordados da seguinte forma: a intenção é fazer um diagnóstico, alertando que tais obrigações já foram cobradas pelo Tribunal de Contas. Na resposta ao Tribunal de Contas pela ST foi que o DFTRANS não cobrou tais medidas quando da entrada dos veículos no Sistema, para tanto, será feito novo diagnóstico da situação atual e suas conseqüências no custo (tarifa técnica), tanto das operadoras como do Estado, juntamente com o membro Umberto;
 - Coordenador - sugeriu que como produto deste GT seja compilado um quadro de responsabilização dos problemas detectados no presente estudo, o que foi aprovado por todos;
 - O Coordenador informou a importância de todos comparecerem às reuniões e alertou para o prazo final de conclusão dos trabalhos que este pretende cumprir, salvo motivo de força maior;
- **13/03/2015 – 3ª Reunião**
- Luis Mario - sugeriu que o grupo de trabalho indicasse as cláusulas que sejam claramente desfavoráveis ao Poder Público no sentido de serem exorbitantes, destacando-as no relatório final, para serem objeto de análise da AJL/SEMOB, e posterior encaminhamento a PGDF; os membros presentes não apresentaram objeção à proposta apresentada;
 - Coordenador alertou e, ao mesmo tempo, informou que dessa forma todos os presentes deverão, conforme a sua atribuição distribuída na ata inaugural, apresentar as possíveis cláusulas que se

enquadram na descrição fornecida pelo membro Luis Mário, aceito por todos.

- Pedro - conseguiu o acesso aos arquivos mas não tempo suficiente para proceder à análise dos documentos, e trará para a próxima reunião, quarta feira da próxima semana (18 de março), um primeiro levantamento dos eventuais problemas e suas respectivas proposições;
- Gilberto - leu um texto de uma minuta de uma análise preliminar dos problemas levantados e suas proposições com a finalidade de membros darem retorno sobre o assunto com o intuito de aperfeiçoar a minuta; como subsídio ao documento apresentado, os membros sugeriram que incorpore dados concretos de elementos previstos e aqueles efetivamente praticados na operação que trouxe deseconomia, bem como quais as cláusulas contratuais e aquelas constantes no Edital que prejudicam a operacionalização do Sistema de forma eficiente e eficaz
- Ricardo - informou que continua a abordagem dos seus temas conforme descrito na ata anterior; o membro Ricardo informou que entrará de férias no dia 16/03, retornando no dia 07/04; indagou ao GT se é necessário ser indicado novo membro ou apenas um ouvinte ou se pode acompanhar os trabalhos do grupo por e-mail se responsabilizando por entregar suas atividades antes do término dos trabalhos (relatório Final); o grupo deliberou pela terceira opção;
- Coordenador - informou a importância de todos comparecerem às reuniões e alertou para o prazo final de conclusão dos trabalhos que este pretende cumprir, salvo motivo de força maior.

• **18/03/2015 – 4ª Reunião**

- Coordenador - submete à apreciação do GT, por solicitação do Gabinete e da Secretária Adjunta, com anuência prévia do Coordenador, que sejam elencados, conforme atribuição designada na ata inaugural, os comandos normativos que necessitem de regulamentação para a sua aplicação; aprovado por todos;
- Coordenador - solicitou que a demanda seja comunicada ao membro Ricardo por e-mail;
- Coordenador - informou a respeito do Decreto nº 34.177, de 1º de março de 2013, que dispõe sobre o Comitê Executivo de Articulação das Atividades relacionadas à transição decorrente do início da operação do novo modelo de Concessão do STPC-DF; solicitou que o membro Gilberto disponibilizasse a cópia do Relatório do Tribunal de Contas de 2014; intuito de aproveitar as informações contidas nos citados documentos no relatório conclusivo do GT;
- Luis Mario - informou que providenciará magneticamente a minuta dos contratos concernentes às concessões das Bacias para ir adiantando sua digitação, no intuito de acelerar as sugestões do grupo aos referidos contratos em prol do relatório final do grupo;

- Pedro - informou que continua analisando os contratos de concessão das novas Bacias com relação a sua conformidade com o edital e, ao mesmo tempo, identificando as cláusulas abusivas e exorbitantes;
- Gilberto - informou que continuam as diligências para fornecer os elementos para subsidiar o relatório final;
- Coordenador - solicitou que o GT deliberasse a respeito das faltas não justificadas do membro Adônis, solicitando a aprovação do envio de documento solicitando uma posição do mesmo, o que foi aprovado pelos presentes.
- Coordenador - informou a importância de todos comparecerem às reuniões e alertou para o prazo final de conclusão dos trabalhos que este pretende cumprir, salvo motivo de força maior;
- Por aprovação unânime foi cancelada a reunião do dia 20/03, não haverá prejuízo para o andamento dos trabalhos, que já foram distribuídos desde a ata inaugural.

• **24/03/2015 – 5ª Reunião**

- Coordenador - solicitou que o membro Gilberto disponibilizasse a cópia do Relatório do Tribunal de Contas de 2014, o mesmo informou que a atividade foi realizada;
- Luis Mario - informou que recebeu em meio digital o modelo de contrato fornecido pelo membro Pedro, o que facilitará o trabalho a ser desenvolvido pelo mesmo; reiterou aos demais membros que as sugestões de alterações das cláusulas, deverão ser encaminhadas por qualquer meio, desde que seja tempestivo;
- Umberto - relatou que foram detectadas falhas no edital de licitação que atualmente trazem entraves na burocracia do sistema, por exemplo, falta de definição de competência na gestão do contrato/edital;
- Submetido o problema ao GT, foi deliberado que no relatório final serão propostas as responsabilizações das atribuições de competências previstas nos citados documentos;
- Umberto - irá relacionar os problemas detectados para serem submetidos a deliberação do GT;
- Pedro - informou que continua analisando os contratos de concessão das novas Bacias com relação a sua conformidade com o edital e, ao mesmo tempo, identificando as cláusulas abusivas e exorbitantes. Informou ainda que sua análise encontra-se na fase final e que trará sua contribuição na próxima reunião para deliberação do GT;
- Adônis - apresentou minuta de ponderações a respeito de conflito de interpretação e execução em relação aos Contratos das Novas Bacias com as Leis nº 4582, 4583, 4011 e Lei Orgânica, com referência ao valor e sua titularidade;

- Coordenador - submeteu ao grupo que o documento apresentado por Adônis seja parte integrante da presente ata; aprovado por todos;
- Adônis e Gilberto - informaram que na próxima reunião irão trazer uma minuta de documento com as respectivas contribuições;
- Adônis - apresentou minuta de ponderações a respeito de considerações de alguns conceitos constantes no contrato que são conflitantes com a legislação vigente.
- Coordenador - solicitou que cópias fossem distribuídas aos membros do GT e, submeteu ao grupo que o documento apresentado seja parte integrante da presente ata, o que foi aprovado por todos.

● **31/03/2015 – 6ª Reunião**

- Luis Mario - solicitou que os demais membros encaminhem os comandos normativos que não estão em conformidade com o interesse público;
- Umberto - trouxe um apanhado dos problemas detectados com relação ao Edital/Contrato que, conforme relatado, requer que faça parte integrante desta ata, o que foi aprovado por todos os presentes;
- Adônis e Luis Mário, foram chamados para uma reunião urgente com o Secretário e o Governador, em decorrência, a presente reunião terá que ser encerrada por falta de quorum.
- Coordenador - alertou que teremos apenas mais uma reunião para a entrega do relatório final e que todos deverão apresentar suas contribuições conforme esboço do relatório final encaminhado a cada membro do grupo

● **07/04/2015 – 7ª Reunião**

- Coordenador - conforme deliberação contida na reunião anterior, solicitou que cada membro disponibilizasse as suas contribuições, em meio magnético, para a confecção do Relatório Final, em conformidade com o contido na ata inaugural;
- Pedro - informou que a sua contribuição encontra-se a meio caminho e que deverá aprontar o seu trabalho para amanhã, dia 08/04/2015, ao mesmo tempo em que indagou a quem deveria encaminhar a sua parte do relatório;
- Coordenador - sugeriu que o trabalho deveria ser encaminhado para este e após consolidação, ser disponibilizado aos demais membros; aprovado por todos os presentes;
- Coordenador - solicitou que, na medida do possível, comunicassem aos ausentes esta decisão;
- Luis Mário - informou que até a presente data não foram apresentadas as contribuições dos demais membros, mas que irá

desenvolver a sua contribuição conforme determinação contida na ata inaugural;

- Gilberto informou que sua contribuição encontra-se atrasada devido a operação do Expresso Sul, mas deverá apresentar sua contribuição e a de Adônis no menor espaço possível, conforme orientação de término dos trabalhos definidos na ata inaugural; solicitou que fosse explicitado qual era a forma de remuneração dos novos operadores (licitação 01/2011), operadores antigos (01/2007) e da Operação Branca, devido à confusão entre tarifa técnica (conta de compensação), Câmara de Compensação - CC e Câmara de Compensação de Receitas e Créditos - CCRC;
- Coordenador - declarou de forma superficial que a Conta de Compensação e tarifa técnica que remunera os novos contratos foram definidos em Decreto de nº 30584, não havendo correspondência na Lei nº 4011; a CCRC que deveria estar em funcionamento, conforme decisão do Tribunal de Contas não foi implementada e, por isso, a que se encontra em funcionamento é a CC;
- Ricardo - alertou que o citado Decreto também estabeleceu uma nova forma de remuneração para os permissionários da Licitação 001/2007, estabelecendo a tarifa técnica e Conta de Compensação;
- Coordenador - com relação ao Expresso Sul (BRT), não existe, SMJ, amparo legal para o pagamento da operação pelo custo por quilômetro, a não ser as Ordens de Serviços expedidas pelo DFTRANS que estabeleceu essa forma de remuneração;
- Coordenador e demais membros, por unanimidade, indicaram os senhores Gilberto e Adônis para discorrerem sobre o assunto, conforme explanação contida nesta ata;
- Ricardo - informou que continua a elaboração da sua contribuição, que deverá estar pronta no prazo determinado;
- Umberto - informou que já está pronta a minuta da sua contribuição e que irá revisá-la conforme as discussões ocorridas na presente reunião;
- Coordenador - ante a necessidade de compilação, elaboração e aprovação do relatório final do presente GT, estabelece o dia 14 de abril como o prazo final de entrega das contribuições de cada membro, improrrogável; aprovado por todos;
- Coordenador - comunicou que no dia 22 de abril será apresentada a minuta do relatório final, por e-mail, e dia 23 de abril será o dia da aprovação do relatório e encerramento do grupo de trabalho.

• **14/04/2015 - 8ª Reunião**

- Coordenador - conforme deliberação contida na reunião anterior, solicitou que cada membro disponibilizasse as suas contribuições,

em meio magnético, para a confecção do Relatório Final, em conformidade com o contido na ata inaugural;

- Luis Mário - apresentou a sua contribuição;
- Umberto - entregou sua contribuição por escrito e por meio magnético;
- Pedro Mauricio apresentou sua contribuição;
- Gilberto - informou que não trouxe sua contribuição;
- Coordenador - submete ao grupo a falta do cumprimento das obrigações pelo membro Gilberto que deverá prejudicar o andamento dos trabalhos, solicitando sugestões de como o GT deverá proceder;
- Luis Mario - informou que o Ricardo não deverá comparecer por razões pessoais e que solicitou que o trabalho, referente a sua parte, fosse entregue amanhã, dia 15/04/2015;
- Coordenador submeteu que a proposta fosse estendida a todos os que não conseguiram cumprir com suas obrigações ; aprovado;
- Coordenador - informou que, após a entrega das contribuições, o trabalho consistirá em compilar os relatórios individuais em um corpo consistente e, para tanto, deverá demandar tempo, e que, por esta razão, não deverá ser prorrogado o prazo de entrega;
- Coordenador - incumbiu o membro Luis Mario de comunicar ao membro Ricardo e o membro Gilberto de comunicar o membro Adônis as deliberações constantes da presente ata;
- Coordenador sugeriu que o membro Pedro fosse o compilador e revisor do relatório final; para isso, insistiu o Coordenador que o material das contribuições dos ausentes e do membro Gilberto, têm que ser entregues até amanhã, dia 15/04/2015;
- Por fim, restaram confirmadas as datas do dia 22/04 para apresentação da minuta do relatório e o dia 24/04 para a sua aprovação e entrega.

• **22/04/2015 – 9ª Reunião**

- Coordenador - perguntou ao membro Pedro Mauricio se os membros Ricardo e Gilberto entregaram em tempo hábil as suas respectivas contribuições; Pedro informou que os mesmos apresentaram suas contribuições tempestivamente;
- Coordenador - indagou ao membro Gilberto se Adônis foi informado das deliberações contidas na ata anterior, o mesmo informou que Adônis tinha sido informado;
- Coordenador - solicitou ao membro Pedro a leitura da minuta, o mesmo informou que a minuta não se encontra pronta, por falta de tempo agravado pelo feriado do dia 21/04/2015;

- Coordenador - ante o descumprimento da apresentação da minuta solicita ao membro Pedro como será feita a apresentação desta para a sua aprovação no dia 24/04;
- Coordenador - submeteu à apreciação do GT que, ante a não formatação da minuta, o membro Pedro Mauricio envie por e-mail a minuta aos demais membros para que estes aprovem e enviem por e-mail para o membro Pedro com a referida aprovação e, que os membros Umberto e Gilberto ajudem o membro Pedro Mauricio na tarefa de terminar o relatório final;
- Restou confirmada a data do dia 24/04 para apresentação e aprovação do relatório final; aprovado por todos.

• **24/04/2015 – 10ª Reunião**

- Coordenador - perguntou a Pedro Mauricio se, conforme definido nas atas anteriores, o relatório estava revisado e formatado para que seja submetido a apreciação e, se for o caso, aprovação dos membros presentes;
- Pedro - informou que o relatório foi enviado via e-mail para todos os membros para que estes tomassem conhecimento e encaminhassem contribuições. Apenas Gilberto e Danilo, apresentaram contribuições até o presente momento. Ontem à noite, às 21h00, Pedro informou que parou a formatação devido haver formatações divergentes da que foi realizado pelo Coordenador, e que estas não poderiam ser convergidas em um único trabalho;
- Coordenador - submeteu ao Grupo se aprova o relatório que foi mais ou menos formatado pelo Coordenador e que será impresso para estes possam deliberar;
- Umberto – informou que não conseguiu ler, que aguarda a impressão para deliberação;
- Coordenador - sugere que sejam avaliadas as duas compilações pelos membros.
- Coordenador - submeteu ao Grupo se aprova o relatório apresentado da forma como foi compilado por Pedro e rearranjado por Danilo; todos foram unânimes em julgar que o relatório não se encontra pronto para entrega;
- Coordenador - solicitou ao Grupo sugestão para encaminhamento e solução do problema de tempo disponível para elaboração e entrega do relatório tempestivamente.
- Adônis - informou que conforme o relatório se encontra não há condições de ser entregue ao Secretário, tendo em vista que este não está devidamente estruturado de forma objetiva e clara para o entendimento de qualquer pessoa que venha ter acesso ao documento. Continua o membro Adônis, para cada um dos problemas apontados no contrato o GT deverá apresentar objetivamente a análise/diagnóstico de cada um desses itens apontados como problemáticos;

P

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page, including a large signature and the text "17".

- Ricardo e Pedro - informaram que estas proposições já se encontravam previstas nas atas anteriores;
- O Grupo - deliberou, como solução do problema de não entregar o relatório hoje, retirar o quadro de responsabilização do relatório final e que cada membro faça, conforme definidas na ata inaugural, um resumo das desconformidades detectadas e que apresente as recomendações para saneamento destas, até o dia 27/04/2015, tendo em vista que a data limite do prazo de entrega é o dia 26/04/2015, domingo, e portanto prorroga-se para o dia útil imediatamente posterior;
- O GT - deliberou que irá se reunir na segunda feira, dia 27/04/2015, às 9h30, para aprovação do relatório e encaminhamento deste ao Secretário.

• **06/05/2015 – 11ª Reunião**

- Coordenador - solicitou a Pedro Mauricio que informasse o andamento dos trabalhos de compilação e formatação do trabalho final;
- Pedro Mauricio - informou que Umberto apresentou o resumo que tinha sido solicitado ao mesmo, e que Ricardo já tinha apresentado o seu respectivo trabalho formatado conforme solicitado e definido pelo GT;
- Pedro - informou que o membro Adônis ainda não enviou o complemento de suas contribuições;
- Adônis - informou que o material será entregue até quinta feira, dia 07/05/2015;
- Coordenador - apresentou o Memo nº 25/2015 – SUREG/SEMOB, em que informa que as linhas do serviço complementar denominadas de zebra, foram contempladas no edital e repassadas para as novas concessionárias como sendo do serviço básico sem que houvesse suporte legal para isso, sugerindo a sua inclusão no relatório final; foi aprovado por todos os presentes;
- Ricardo - sugeriu, comprometendo-se a elaborar o quadro resumo, que fosse feita uma análise resumo do contrato, com a indicação do problema de cada item, se houver, e a sugestão de solução, caso haja; o que foi aprovado por todos os presentes;
- Coordenador - marcou a próxima reunião para o dia 8/05/2015, às 09h30;
- O GT - deliberou se irá explicitar no relatório final as possíveis soluções para o contrato celebrado entre o Estado e as concessionárias, ou seja, mantê-lo como está, considerá-lo anulável ou nulo, ou repactuá-lo; aprovado por todos.

• **08/05/2015 – 12ª Reunião**

- Coordenador - solicitou a Pedro Mauricio que informasse o andamento dos trabalhos de compilação e formatação do trabalho final;
 - Pedro - encontra-se aguardando a entrega dos trabalhos que faltam, quais sejam, a entrega das contribuições de Adônis e Ricardo com relação a reunião de hoje;
 - Adônis - enfatizou que as suas contribuições vão ser colocadas no texto da minuta do relatório final, até hoje a noite;
 - Coordenador - solicita que Pedro apresente na próxima reunião uma minuta, terça feira 12/05/2015, às 09h30, para discussão do grupo; aprovado por todos;
 - Ricardo - apresentou para discussão as cláusulas contratuais identificando os possíveis problemas e, caso haja, as respectivas sugestões;
 - Pedro - solicitou que os membros autorizassem a edição das contribuições originais; autorizados por todos;
 - Coordenador - informou que pelo adiantado da hora, 12h05 foi encerrada a reunião; o que todos aprovaram. Para prosseguimento na próxima reunião o grupo deverá discutir o item 06 da cláusula VI, em diante.
- **12/05/2015 – 13ª Reunião**
- Coordenador - solicitou a Pedro Mauricio que informasse o andamento dos trabalhos de compilação e formatação do trabalho final;
 - Pedro Mauricio - informou que por motivos particulares (falecimento ocorrido na família) o trabalho de compilação e formatação não avançou;
 - Coordenador - informou que desde o dia 27 de abril até o presente momento o trabalho de compilação e formatação pouco ou nada avançou, solicita ao grupo de trabalho qual seriam a melhor estratégia para darmos prosseguimento as atividades de forma a encerrar o trabalho no prazo prorrogado;
 - Adônis - informou que entregou nesta data em "pen drive" a complementação de suas contribuições: sugestões e proposições;
 - Coordenador - sugere que o grupo se reúna na sexta feira, dia 15 de maio, às 10h00, e na ocasião iremos avaliar o andamento dos trabalhos para que possamos tomar uma decisão; aprovado por todos;
 - Coordenador - passou a palavra para Ricardo continuar a leitura das cláusulas contratuais, a partir do item 06 da cláusula VI, em diante;
 - GT - encerrou os trabalhos às 17h00, na discussão do item 01 da cláusula XVI, ficou decidida a continuação da avaliação das cláusulas

contratuais na próxima sexta feira, dia 15, às 09h30; o que foi aprovado por todos.

• **15/05/2015 – 14ª Reunião**

- Coordenador - solicitou a Pedro Mauricio que informasse o andamento dos trabalhos de compilação e formatação do trabalho final;
- Pedro Mauricio - informou que se encontra analisando a página 26 de 62;
- Coordenador - solicitou que o grupo se reunisse no dia 19/05, às 09h30, para término da revisão das cláusulas contratuais e no dia 22/05, às 09h30, para a apresentação do trabalho e aprovação do relatório final; aprovado por todos;
- Coordenador - passou a palavra para Ricardo continuar a leitura das cláusulas contratuais, a partir do item 01 da cláusula XVI, em diante;
- Adônis - pediu a palavra para informar que em conversa com o Chefe do Serviço Jurídico da DFTRANS surgiu indício de que os contratos assinados pelo Poder Concedente e Concessionários têm divergências em relação à minuta do contrato das novas concessões apreciado e aprovado pela Procuradoria Geral do DF;
- Coordenador - solicitou ao membro Umberto que procurasse o processo em que consta a minuta do contrato analisado pela Procuradoria para que seja confrontado com o relatório sob análise no grupo de Trabalho; aprovado;
- O GT - passou a palavra para Ricardo;
- Coordenador - sugeriu encerrar a reunião e recomeçar pelo item 03 da cláusula XVII, na próxima reunião, dia 19/05, às 09h30; aprovado por todos. Foi sugerido pelo Coordenador que os membros tragam as contribuições escritas para que a reunião da próxima terça feira seja mais eficiente.

• **19/05/2015 – 15ª Reunião**

- Coordenador - solicitou a Pedro Mauricio que informasse o andamento dos trabalhos de compilação e formatação do trabalho final;
- Pedro Mauricio - informou que se encontra analisando a página 30 de 62;
- Coordenador - perguntou a Pedro se o trabalho fica pronto para sexta feira dia 22/05, Pedro respondeu que sim;
- Coordenador - externou a preocupação quanto à elaboração dos itens Recomendações e Conclusão, solicitando do grupo sugestão quanto ao tema. Ficou acertado que será abordado de forma resumida os grandes temas, legislação, equilíbrio econômico financeiros, cláusulas exorbitantes, esquema operacional etc.

- Coordenador - passou a palavra para Ricardo continuar a leitura das cláusulas contratuais, a partir do item 03 da cláusula XVII, em diante.
- A reunião foi suspensa as 13h45 para almoço e retornou as 14h00. A reunião encerrou as atividades as 18h30 com a revisão de todas as cláusulas do contrato de concessão;
- O GT confirmou para sexta feira, dia 22 de maio, a leitura e aprovação do relatório final, sendo que, quinta feira, dia 21 de maio, o senhor Pedro irá encaminhar o relatório para leitura dos demais membros.
- **22/05/2015 – 16ª Reunião**
 - Coordenador – promove a leitura do relatório final com as sugestões dos membros do GT apresentadas até o presente momento.
 - O GT confirmou para terça feira, dia 26 de maio, a leitura e aprovação do relatório final.
- **26/05/2015 – 17ª Reunião**
 - Coordenador – promove a leitura do relatório final com as sugestões dos membros do GT.
 - Deliberação e aprovação pelos membros presentes da versão final do relatório.
 - Deliberação aprovada por todos de que o relatório final será parte integrante desta ata.
 - Assinatura do Memo de encaminhamento do relatório ao Secretário com sugestão de envio ao Diretor Geral da DFTRANS, pelo fato da criação do GT ter sido por Portaria Conjunta.
 - Encerramento do Grupo de Trabalho.

4. Contrato de Concessão por Área (Bacias)

4.1. Das Obrigações

O Contrato de Adesão firmado como os vencedores da Concorrência 01/2011 – ST previu uma gama de obrigações a serem cumpridas por ambas as partes envolvidas – Concessionárias e Estado.

Assim, visando verificar a adoção das medidas necessárias para garantir o cumprimento de cada uma delas torna-se primordial uma análise detalhada das cláusulas contratuais relacionadas ao tema, identificando os pontos relevantes, explicitando a situação atual e, em caso de descumprimento, expondo as possíveis causas e consequências e indicando os prováveis responsáveis.

Em razão da divisão de trabalhos estipulada para este grupo, alguns pontos aventados não receberão uma análise detalhada neste momento, pois

serão objeto de estudos específicos a serem apresentados no âmbito do relatório geral.

Cláusula II – Edital de Licitação e seus anexos

1. Incorporam o presente **CONTRATO**, como parte dele integrante, para todos os efeitos legais e contratuais, o Edital de Licitação da Concorrência Pública n.º 01/2011-ST REABERTURA e todos os seus anexos, bem como a proposta vencedora da licitação, apresentada pela **CONCESSIONÁRIA**.

Esta é a primeira cláusula do contrato em que é possível identificar obrigação. Assim, como o Edital de Licitação é parte integrante do contrato, dever-se-ia perpassá-lo em busca de pontos relevantes ao assunto em tela.

No entanto, como grande parte das obrigações definidas no Edital é reproduzida no contrato, será feita uma análise complementar do Edital ao final, buscando identificar os pontos que não tenham sido analisados quando do estudo do Contrato.

Cláusula VI – Do Objeto

1. O presente **CONTRATO** tem por objeto a delegação, por concessão, da Prestação e Exploração de Serviço Básico Rodoviário do STPC/DF, pelo prazo de 10 (dez) anos, prorrogável por igual período, por meio de veículos de transporte coletivo de passageiros, no Lote _____, cujas linhas, área de abrangência e demais características estão definidas no Anexo II do **EDITAL**.

2. Os serviços deverão ser prestados de modo adequado, conforme previsto no presente **CONTRATO**, no Edital de Licitação e seus Anexos e na legislação distrital aplicável.

3. A Região Administrativa de Brasília será de acesso, embarque e desembarque de passageiros compartilhados entre as linhas de todos os lotes licitados. As linhas cujo itinerário se insira integralmente na Região Administrativa de Brasília, e aquelas linhas individualmente atribuídas ao Lote 1 nos Anexos II.2 e II.4, serão de operação exclusiva da **CONCESSIONÁRIA** deste último Lote.

4. As novas **LINHAS**, criadas ao longo da **CONCESSÃO**, que tiverem itinerário adstrito a um determinado lote ou que liguem este lote ao lote correspondente à Região Administrativa de Brasília serão de operação exclusiva da concessionária do respectivo lote. As novas **LINHAS** cujo itinerário percorra mais de um lote, atravessando ou não a Região Administrativa de Brasília, terão sua oferta distribuída entre as **CONCESSIONÁRIAS** dos respectivos lotes, de forma proporcional à participação de cada lote na demanda de passageiros envolvida, a ser levantada pela **SECRETARIA**.

5. As linhas atualmente exploradas de forma direta pelo Distrito Federal, por meio da Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Ltda. - TCB, relacionadas no Anexo II.9 do Edital, estão excluídas do objeto da concessão e permanecerão sob a exploração do Governo do Distrito Federal, independente da localização geográfica. Durante a vigência dos contratos de concessão, não serão atribuídas novas linhas para exploração direta pela TCB.

6. Para início da operação dos serviços, as linhas a serem exploradas pela **CONCESSIONÁRIA** estão definidas no Anexo II.2 – Projeto Básico do Edital. Durante a vigência da concessão, poderão ser incorporados os serviços definidos no Anexo II.8 – Projeto Básico do Edital, os quais, atualmente, encontram-se em exploração mediante contratos de permissão com prazo em vigor, findo o qual os serviços e a demanda correspondente poderão ser atribuídos à **CONCESSIONÁRIA**, a critério do **CONCEDENTE**, desde que na sua área de abrangência;

7. Quando da incorporação dos serviços referidos no item 6 desta Cláusula VI, será promovida a revisão da **TARIFA TÉCNICA**, de acordo com os novos investimentos e custos demandados e a quantidade de passageiros levantada pela **SECRETARIA**, a fim de se garantir a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do **CONTRATO DE CONCESSÃO**.

8. Caso, durante a concessão, o Distrito Federal venha a implantar novos modais de transporte, com a utilização de tecnologia de material rodante distinta do rodoviário, como trem, metrô ou similares, poderá ser reduzido o objeto das concessões ora licitadas, observados os limites legais, sem que disso resulte qualquer direito à indenização à **CONCESSIONÁRIA**, ressalvados os ressarcimentos do saldo residual de bens que sejam definidos como reversíveis.

9. Ocorrendo a hipótese definida no item anterior, será realizada a revisão da **TARIFA TÉCNICA**, para manutenção da equação econômico-financeira do **CONTRATO**, utilizando-se como parâmetro apenas a preservação da Taxa Interna de Retorno de Investimento prevista na planilha de fluxo de caixa da proposta vencedora da licitação, apresentada pela concessionária, excluído qualquer provisionamento de lucros cessantes.

10. Inclui-se no objeto da **CONCESSÃO**, como obrigações inerentes à execução do objeto principal, além de outras estabelecidas no **EDITAL**, no presente **CONTRATO** e na legislação vigente:

a. O fornecimento, a instalação, a manutenção, renovação e atualização tecnológica dos equipamentos embarcados do Sistema Integrado de Mobilidade e dos equipamentos do Sistema

de Vigilância da Frota por Câmeras de Televisão, conforme especificação técnica do Anexo II do presente **EDITAL**, os quais serão operados pela **SECRETARIA** ou por entidade por esta designada;

b. A possibilidade de a **CONCESSIONÁRIA** explorar publicidade na parte exterior e interior dos veículos, na forma física ou eletrônica por meio de televisores ou similares, devendo a receita arrecadada com essa atividade, quando implantada, ser compartilhada na forma prevista no presente **CONTRATO**.

Nesta cláusula podem-se identificar alguns pontos relacionados a obrigações.

Primeiramente, resta definido, de forma genérica, o objeto principal do contrato (Cláusula VI, item 1), qual seja a delegação para prestação de serviço de transporte coletivo de passageiros, especificando a sua forma, modo, prazo e local. Ainda, considerando a menção à obrigação de prestação de serviço adequado, infere-se como responsabilidade da concessionária o cumprimento dessa determinação e, conseqüentemente, como responsabilidade do Estado, a verificação de tal adequação.

Trazendo a discussão para o contexto constitucional, decorre a conclusão lógica de que o direito de "ir e vir" deve ser garantido pelo Estado, em razão, inclusive, da sua incumbência para prestação de serviços públicos, dentre eles o de transporte coletivo, que possui caráter essencial¹. No entanto, caso o poder público delegue tal incumbência, obriga-se a disciplinar a forma de prestação, fiscalizando e avaliando a atividade.

Assim, configuram-se como obrigações do Estado o planejamento, a gestão e a fiscalização da prestação dos serviços relacionados a esses contratos. Chegando à esfera distrital, resta definido normativamente que a gestão do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF e, por consequência, da prestação dos serviços em discussão, cabe ao Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans e a sua fiscalização compete à Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal – SEMOB/DF, por intermédio da Subsecretaria de Fiscalização, Auditoria e Controle – SUFISA.

Portanto, ainda que com focos diferenciados, devem os dois órgãos (DFTrans e SEMOB) avaliar a adequação da prestação dos serviços às especificações normativas vigentes (Cláusula VI, item 2). Para isso foi desenhada uma forma de avaliação da prestação de serviço, mediante estipulação de metas e parâmetros de qualidade, denominada de Sistema de Controle da Qualidade, prevista e explanada no Anexo VI do Edital.

Como a questão que envolve esse Sistema de Controle da Qualidade será objeto de estudo específico dentro do contexto de divisão de trabalhos, a análise detalhada do cumprimento das obrigações envolvidas no tema acontecerá adiante.

¹ Vide artigos 30, V, e 175 da Constituição da República Federativa do Brasil.

Entretanto, de antemão é possível informar que tal obrigação de avaliação da prestação adequada de serviços encontra-se prejudicada, não sendo realizada como previsto.

Prosseguindo com a análise, podem-se resumir os assuntos aventados nos itens 3 a 9 como regras para o compartilhamento operacional em linhas na Região Administrativa de Brasília (item 3), para a criação de novas linhas (item 4), para exclusão das linhas operadas pela Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Ltda. – TCB (item 5), para linhas a serem operadas inicialmente, nos termos do Anexo II.2 – Projeto Básico do Edital (item 6), para incorporação de linhas atualmente exploradas por permissionários do mesmo serviço (item 6) e revisão de tarifa técnica decorrente (item 7), para implantação de novos modais de transporte na área abrangida e revisão de tarifa técnica decorrente (item 8 e 9).

Extraí-se desse resumo, no que se relaciona ao tema em tela, que haveria discussão a respeito de obrigação, nesse caso do Estado, em especial do DFTrans, de adequação da execução da operação à programação definida em Edital (itens 3 e 6). Como essa questão também será objeto de estudo específico dentro do contexto de divisão de trabalhos, a análise detalhada do cumprimento das obrigações envolvidas no tema acontecerá em outro momento.

No que tange aos itens 5 e 6, há conflitos com a legislação vigente, relativamente à não previsão da precedência da TCB para a operação de novos serviços, e à incorporação de linhas do Serviço Complementar sem a devida previsão legal.

Outro ponto que imputa obrigações, tanto para o Estado quanto para as Concessionárias, está exposto no item 10.a da presente cláusula, no que se refere ao fornecimento, instalação, manutenção, renovação e atualização tecnológica dos equipamentos embarcados do Sistema Integrado de Mobilidade – SIM e dos equipamentos do Sistema de Vigilância da Frota por Câmeras de Televisão – SVFCTV. Ou seja, a obrigação das Concessionárias encontra-se na realização dessas atividades, e a do Estado, por consequência, na verificação do cumprimento das determinações decorrentes. No entanto, em razão da divisão dos trabalhos do grupo, a análise detalhada dessas obrigações acontecerá no item que trata especificamente dos dois sistemas (SIM e SVFCTV).

Por último, dentro da análise dessa cláusula contratual, apresenta-se a questão referente à possibilidade de exploração de publicidade nos veículos. Obviamente, restaria definida nesse ponto a obrigação do Estado em acompanhar e verificar se foram auferidas receitas decorrentes dessa exploração. Esse assunto deve ser tema de análise quando da discussão relacionada ao modelo de remuneração e sua adequação ao contrato e ao Edital.

Cláusula VII – Dos Objetivos e Metas da Concessão

Nessa cláusula restam definidas as obrigações das Concessionárias de alcance dos objetivos e metas previstos e do Estado de verificação desse cumprimento.

Conforme se depreende da leitura, esses objetivos e metas vinculam-se à prestação de um serviço eficiente e, conseqüentemente, à avaliação dessa prestação a partir do Sistema de Controle de Qualidade.

Portanto, como a questão que envolve esse Sistema de Controle da Qualidade será objeto de estudo específico dentro do contexto de divisão de trabalhos, a análise detalhada do cumprimento das obrigações envolvidas no tema acontecerá adiante.

Cláusula X – Da Assunção de Riscos

As cláusulas X, XI e XII apresentam obrigações relacionadas à assunção de riscos e à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos. Tais questões serão objeto de análise específica adiante.

Cláusula XIII – Do Início dos Serviços

1. O prazo máximo para início da operação dos serviços concedidos é de 180 (cento e oitenta) dias, contados da data de assinatura deste **CONTRATO**, podendo ser prorrogado, por deliberação do **CONCEDENTE**, em requerimento próprio da **CONCESSIONÁRIA**, justificado e comprovado, necessariamente, na impossibilidade de fornecimento e/ou fabricação de bens da concessão no prazo estabelecido, por motivo que não decorra de ação ou omissão da **CONCESSIONÁRIA**.
2. Até 10 (dez) dias antes do vencimento do prazo previsto no item anterior, a **CONCESSIONÁRIA** deverá encaminhar solicitação ao **CONCEDENTE** para vistoria de sua frota, de sua garagem, de seus equipamentos embarcados do Sistema Integrado de Mobilidade - SIM e do Sistema de Vigilância da Frota por Câmeras de Televisão, e dos demais elementos exigidos no presente **CONTRATO** e no **EDITAL**.
3. No caso de o resultado da vistoria ser favorável, o **CONCEDENTE** expedirá, no prazo de até 5 (cinco) dias, a autorização para o início da operação dos serviços.
4. No início da operação dos serviços, a **CONCESSIONÁRIA** os prestará de acordo com as especificações operacionais deste **CONTRATO**, do **EDITAL** e seus anexos.
5. Ao longo do prazo da **CONCESSÃO** as especificações operacionais do serviço concedido (exemplificativamente, itinerário, frequência e frota das linhas) serão adequadas às necessidades de melhor atendimento da população, do desenvolvimento urbano, da racionalidade e economia dos serviços, sempre de acordo com a determinação do **CONCEDENTE**.
6. A **CONCESSIONÁRIA** poderá, ao longo do prazo da **CONCESSÃO**, propor ao **CONCEDENTE** novos serviços, bem

como novas alternativas operacionais e tecnológicas, desde que compatíveis com o objeto da **CONCESSÃO**.

7. A **CONCESSIONÁRIA** deverá iniciar a prestação dos serviços com frota 100% (cem por cento) nova (zero quilômetro), atendendo a todas as especificações do Anexo II.5 do **EDITAL** e a configuração inicial de categorias e quantitativos definidos no Anexo II.2. A renovação ou incorporação de veículos, ao longo da concessão, somente poderá ser feita por veículos novos (zero quilômetro).

8. Observado o disposto no item anterior, a frota a ser utilizada ao longo da **CONCESSÃO** não poderá ser composta por veículos com idade individual superior a: (i) nas categorias miniônibus, midiônibus e ônibus básico, 7 (sete) anos e (ii) nas categorias padron, articulado e biarticulado, 10 (dez) anos.

9. Para aferição da idade de cada veículo, ao longo da vigência do **CONTRATO DE CONCESSÃO**, será adotada a seguinte fórmula:

$$IV = AC - AM$$

IV= Idade do Veículo, em número de anos.

AC= Ano em curso (exemplo: 2012 ou 2013).

AM= Ano modelo do veículo (exemplo: 2010 ou 2011), conforme previsto no Certificado de Registro do Veículo (CRV ou CRLV).

A primeira obrigação tratada nessa cláusula, direcionada às Concessionárias, diz respeito ao prazo para início da operação, fixado em 180 (cento e oitenta) dias, com possibilidade de prorrogação justificada (item 1). É obrigação do Estado cobrar o cumprimento desse prazo.

Considerando a dimensão das alterações a ocorrer no Serviço Básico do STPC/DF, quando do início da prestação de serviços por parte das Concessionárias, resta evidente a conclusão de que se faria essencial a elaboração de um plano de transição, cuja responsabilidade, a nosso ver, seria do órgão gestor do sistema, ou seja, o DFTrans, em específico de sua Diretoria Técnica. No entanto, como esse plano de transição não foi elaborado ou, se foi, não ocorreu sua implementação, não há como determinar se a obrigação em tela foi cumprida, pois, na prática, o ingresso dos novos operadores (Concessionárias) no sistema ocorreu de forma paulatina, mediante cadastro progressivo da frota e operação progressiva em linhas, nos mesmos moldes do modelo a ser substituído. De fato, até o presente momento, apesar de a totalidade da frota das Concessionárias haver sido cadastrada, ainda persistem no regimento de prestação de serviços diversas ordens de execução vinculadas ao modelo anterior, ou seja, incompatíveis com o novo modelo implantado e, por consequência, com o Edital e contratos firmados.

De toda forma, como a discussão a respeito da adequação da execução da operação a programação definida em Edital será objeto de estudo específico,

dentro do contexto de divisão de trabalhos, a análise detalhada do cumprimento das obrigações envolvidas no tema acontecerá adiante.

No item 2 dessa cláusula resta estipulada a obrigação das concessionárias de encaminhar solicitação para vistoria de sua frota, de sua garagem, de seus equipamentos embarcados do Sistema Integrado de Mobilidade – SIM e do Sistema de Vigilância da Frota por Câmeras de Televisão – SVFCTV, e dos demais elementos exigidos no Contrato e no Edital. Obviamente, de forma lógica, decorre a obrigação do Estado de realizar tais vistorias. Apesar de a análise dos aspectos relacionados ao SIM e ao SVFCTV ser objeto de estudo específico a ser realizado adiante, pode-se afirmar que, salvo algum registro não localizado, quando do ingresso das concessionárias no sistema, somente a vistoria da frota foi realizada, de modo a verificar as condições estruturais, de segurança e conforto dos veículos, bem como a instalação dos equipamentos embarcados relacionados ao Sistema de Bilhetagem Automática – SBA, um dos integrantes do SIM, sem verificação da adequação dos demais equipamentos exigidos e tampouco das garagens. Essa obrigação permeava as responsabilidades da Diretoria Técnica do DFTrans, no que tocava à verificação de adequação dos documentos de aquisição (notas fiscais, plantas, projetos, croquis, fichas técnicas, etc.) de garagens, veículos e equipamentos às normas estipuladas e, especialmente, as da Diretoria Operacional do DFTrans, no que tocava à inspeção *in loco* dessas garagens, veículos e equipamentos.

Em decorrência disso, a obrigação estatal inserida no item 3 também não foi cumprida, pois na prática a autorização para o início da operação dos serviços era expedida de forma tácita, com a aprovação dos veículos no processo de inspeção.

O item 4 remete novamente à adequação da execução da operação a programação definida, ponto que receberá análise específica.

Já no item 7 encontram-se duas obrigações das concessionárias relacionadas à frota a ser utilizada. Primeiramente, impõe-se a obrigação de início da prestação dos serviços com frota 100% nova, o que ocorreu. A segunda obrigação relaciona-se à definição das categorias e quantitativos de veículos a serem utilizados na operação. De maneira geral, essa obrigação foi cumprida, havendo apenas alguns quantitativos de cada categoria exigida que foram alterados, com anuência do Estado.

Adiante, no item 8, restam definidas as idades limite de uso da frota no sistema. Ou seja, quando os veículos alcançarem essa idade limite, obrigar-se-á a concessionária a promover a renovação de sua frota.

Cláusula XIV – Do Serviço Adequado

Nessa cláusula visualiza-se somente a obrigação das concessionárias de prestação de serviço adequado e, portanto, de avaliação dessa prestação a partir do Sistema de Controle de Qualidade.

Como a questão que envolve esse Sistema de Controle da Qualidade será objeto de estudo específico dentro do contexto de divisão de trabalhos, a análise

detalhada do cumprimento das obrigações envolvidas no tema acontecerá adiante.

Cláusula XV – Do Sistema Tarifário

As cláusulas XV, XVI e XVII apresentam obrigações relacionadas ao modelo de remuneração e sua adequação ao contrato e ao Edital, tema de análise posterior.

Cláusula XVIII – Dos Direitos e Obrigações dos Usuários

1. Sem prejuízo das disposições contidas na legislação distrital vigente, especialmente na Lei Distrital 4.011/2007 e no Decreto Distrital 30.584/2009, são direitos e obrigações dos usuários do transporte coletivo:

- 1.1 - ser transportado com segurança, conforto e higiene;
- 1.2 - ser tratado com urbanidade e respeito;
- 1.3 - ter os preços das tarifas compatíveis com a qualidade do serviço prestado;
- 1.4 - receber do **CONCEDENTE** e da **CONCESSIONÁRIA** informações para a defesa de direitos individuais e coletivos;
- 1.5 - utilizar o transporte coletivo dentro dos horários fixados pelo **CONCEDENTE**;
- 1.6 - ter prioridade, por ocasião do planejamento do sistema de tráfego nas vias públicas, sobre o transporte individual;
- 1.7 - pagar a tarifa dos serviços correspondentes;
- 1.8 - levar ao conhecimento do **CONCEDENTE** e da **CONCESSIONÁRIA** as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes à execução da concessão;
- 1.9 - zelar e não danificar os bens da **CONCESSIONÁRIA**.

Apesar de encontrarmos obrigações nessa cláusula, acreditamos não ser objeto do presente estudo a verificação de seu cumprimento por parte dos usuários do sistema.

Cláusula XX – Das Obrigações da Concessionária

1. Sem prejuízo do cumprimento dos encargos previstos no Edital de Licitação e seus anexos, e das disposições contidas na legislação distrital vigente, especialmente na Lei Distrital 4.011/2007, Lei Distrital 3.106/2002 e no Decreto Distrital 30.584/2009, incumbe à **CONCESSIONÁRIA**:

- 1.1 - prestar os serviços de forma adequada aos usuários, na forma definida pelo art. 6º, parágrafos 1º e 2º da Lei Federal 8.987/95, e de acordo com as disposições do presente **CONTRATO** e do **Anexo VI do Edital**;

1.2 - cumprir e fazer cumprir as normas do serviço e as cláusulas do contrato de concessão;

1.3 - facilitar o exercício da fiscalização pelo **CONCEDENTE**;

1.4 - manter a frota adequada às exigências da demanda, empregando equipamentos de tecnologia moderna, visando à segurança e o conforto dos usuários;

1.5 - adotar uniformes e identificação, por meio de crachá, para o pessoal que opera o serviço;

1.6 - cumprir as ordens de serviço emitidas pelo **CONCEDENTE**;

1.7 - executar os serviços cumprindo, rigorosamente, o horário, frequência, frota, tarifa, itinerário, pontos de parada e terminais definidos pelo **CONCEDENTE**;

1.8 - apresentar os veículos para vistoria do **CONCEDENTE**, sempre que for exigido, comprometendo-se a sanar eventuais irregularidades que possam comprometer o conforto, a segurança e a regularidade dos serviços;

1.9 - manter as características fixadas pelo **CONCEDENTE** para os veículos em operação;

1.10 - preservar a inviolabilidade dos equipamentos, hardware e software de registro e controle de usuários e receita;

1.11 - proporcionar, periodicamente, treinamento e reciclagem do pessoal de operação, nas áreas de relações humanas, segurança de tráfego e primeiros socorros;

1.12 - tomar imediatas medidas em caso de interrupção de viagem, garantindo seu prosseguimento, sem qualquer ônus aos usuários que já tenham pago a tarifa;

1.13 - Operar as linhas definidas no Edital de Licitação e seus anexos, para seu respectivo Lote, bem como aquelas que forem alteradas ou criadas pelo **CONCEDENTE**, no decorrer da concessão;

1.14 - implantar, operar, gerenciar e administrar, a partir do início da operação dos serviços, o Sistema de Vigilância da Frota por Câmeras de Televisão, atendendo às especificações do Anexo II do **EDITAL**;

1.15 - operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, obrigando-se a saldá-los na época própria, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o **CONCEDENTE**;

- 1.16 - assumir todos os encargos de possível demanda trabalhista, civil ou penal, relacionadas à execução do objeto, originariamente ou vinculada por prevenção, conexão ou contingência;
- 1.17 - assumir, ainda, a responsabilidade pelos encargos fiscais e comerciais resultantes da execução deste **CONTRATO**;
- 1.18 - promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente, nos termos da legislação pertinente;
- 1.19 - disponibilizar nos veículos, os adesivos, legendas, placas ou dispositivos informativos, internos, determinados pelo **CONCEDENTE**, em adequado estado de conservação e funcionamento;
- 1.20 - manter garagem fechada com área de estacionamento, abastecimento, manutenção, inspeção e administração e demais instalações definidas no Anexo II do Edital de Licitação, em tamanho suficiente para abrigar toda sua frota e equipamentos, observando toda a legislação pertinente, inclusive de uso do solo e meio ambiente;
- 1.21 - garantir ao **CONCEDENTE** o livre acesso às suas instalações operacionais e veículos, para o exercício de suas atividades de gerenciamento do serviço de transporte coletivo;
- 1.22 - responsabilizar-se pela obtenção das licenças e autorizações necessárias para desenvolvimento de suas atividades;
- 1.23 - responsabilizar-se pelos danos causados direta ou indiretamente ao **CONCEDENTE**, aos usuários ou a terceiros na execução do objeto do **CONTRATO**, sem que a fiscalização exercida pelo **CONCEDENTE** exclua ou atenua essa responsabilidade;
- 1.24 - em compatibilidade com as obrigações assumidas no **CONTRATO**, manter as condições de habilitação exigidas na Licitação;
- 1.25 - encaminhar, sempre que solicitado pelo **CONCEDENTE**, a documentação de prova de regularidade fiscal nos termos do **EDITAL**;
- 1.26 - anualmente, em até 30 (trinta) dias após o vencimento do prazo exigido em Lei para sua aprovação e entrega à Receita Federal, encaminhar ao **CONCEDENTE**, via protocolo, o balanço patrimonial e as demonstrações contábeis do exercício financeiro anterior;

1.27 - publicar, anualmente, no Diário Oficial do Distrito Federal, o balanço patrimonial e as demonstrações contábeis e financeiras do exercício financeiro anterior;

1.28 - atender as práticas de sustentabilidade ambiental previstas no art. 8º da Lei Distrital 4.770, de 22 de fevereiro de 2012.

2. A inadimplência da **CONCESSIONÁRIA** com referência aos encargos estabelecidos nesta cláusula, não transfere ao **CONCEDENTE** a responsabilidade pelo seu pagamento, não gerando qualquer vínculo de solidariedade, ativa ou passiva, com o **CONCEDENTE**.

Nessa cláusula são especificadas diversas obrigações das Concessionárias, porém como são obrigações, cuja análise de responsabilidade e execução já foi realizada, ou será objeto de análise específica posterior, ou, ainda, possuem caráter cotidiano, sendo o seu cumprimento, por isso, cobrado e fiscalizado diuturnamente, acredita-se não ser necessária a realização de uma análise pormenorizada neste momento.

Cláusula XXI – Da Comercialização de Créditos Eletrônicos

Infere-se da leitura dessa cláusula que se obriga o Estado a comercializar os créditos eletrônicos a serem utilizados no sistema. Tal incumbência tem sido realizada pelo DFTrans.

Cláusula XXII – Da Garantia de Cumprimento das Obrigações Contratuais

Nessa cláusula visualiza-se a obrigação das Concessionárias de apresentação de garantias de execução. Tal obrigação foi cumprida quando da assinatura dos contratos.

Demais Cláusulas

Nas demais cláusulas contratuais não foram identificadas obrigações a serem cumpridas, ou apenas encontradas obrigações condicionais, cujo cumprimento restaria relacionado a uma ocorrência específica. De todo modo, acreditamos não ser necessária uma análise detalhada desses pontos.

Edital

Findada a análise das cláusulas contratuais, parte-se para a análise complementar do Edital, parte integrante do contrato.

De fato, praticamente todas as obrigações definidas no Edital já foram objeto de análise, à exceção das especificadas no Anexo II.5.1 – Manual Dos Padrões Técnicos dos Veículos do STPC/DF.

Anexo II.5.1 – Manual Dos Padrões Técnicos dos Veículos do STPC/DF

Neste anexo restam definidos os padrões técnicos dos veículos a serem utilizados no STPC/DF. Conseqüentemente, imputam-se às Concessionárias a

obrigação de adquirir ou ajustar sua frota de acordo com os padrões estabelecidos e, ao Estado, a obrigação de verificar essa adequação.

De forma resumida, pode-se dividir o processo de verificação de adequação da frota em duas etapas. Na primeira etapa, sob responsabilidade da Diretoria Técnica do DFTrans, deve ser verificada a adequação dos documentos dos veículos (notas fiscais, licenciamentos, fichas técnicas, etc.) aos padrões técnicos definidos. Ultrapassada essa primeira etapa, mediante comprovação de conformidade, inicia-se a segunda. Essa segunda etapa consiste na mesma verificação anterior, mas através de inspeção veicular, permitindo a comprovação *in loco* de conformidade. Quando do ingresso dos veículos das Concessionárias no sistema, a responsabilidade por essa segunda etapa era da Diretoria Operacional do DFTrans. Atualmente, a responsabilidade pela inspeção veicular é da Secretaria de Estado de Mobilidade, por intermédio da Subsecretaria de Fiscalização, Auditoria e Controle – SUFISA.

Em razão da obrigatoriedade de realização de inspeções veiculares periódicas da frota do STPC/DF, foi possível verificar a adequação da frota das Concessionárias aos padrões técnicos definidos, excetuando-se a relacionada à instalação e funcionamento dos equipamentos embarcados do Sistema Integrado de Mobilidade – SIM e do Sistema de Vigilância da Frota por Câmeras de Televisão – SVFCTV.

Quadro de Responsabilidades

Finalizada a discussão a respeito das obrigações, pode-se apresentar um quadro resumo com a situação de cumprimento e os responsáveis por cada uma delas, quando do ingresso das Concessionárias oriundas da Concorrência 01/2011 – ST, no Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF. Obviamente, somente serão incluídas nesse quadro as obrigações cuja análise não venha a ser realizada especificamente em outros momentos.

Seq.	Cláusula	Obrigação	Responsável	Situação	Obs.
	XIII – Do Início dos Serviços	Plano de transição	DTE/DFTrans	Não cumprida	
		Prazo para início da operação	Concessionária	Prejudicada	Falta de plano de transição
		Vistoria de veículos	DTE/DFTrans DOP/DFTrans	Cumprida	
		Vistoria de garagens	DTE/DFTrans DOP/DFTrans	Não cumprida	
		Expedição de autorização para o	DFTrans	Não	Expedição tácita após

		início da operação		cumprida	aprovação em vistoria de veículos
		Frota 100% nova	Concessionária	Cumprida	
		Categorias e quantitativos de veículos	Concessionária	Cumprida	
	XXI – Da Comercialização de Créditos Eletrônicos	Comercialização de créditos eletrônicos	DFTTrans	Cumprida	
	XXII – Da Garantia de Cumprimento das Obrigações Contratuais	Apresentação de garantias de execução	Concessionária	Cumprida	

FOLHA: 171
 PROC.: 090001270/2015
 RUBRICA: [assinatura]

4.2. Dos Direitos

MATRÍCULA: 267711-3

Os textos dos contratos de concessão efetivamente assinados com as empresas São José, Marechal, Piracicabana, Pioneira e Consórcio HP – ITA – URBI são idênticos, *mutatis mutandis*, ao texto da minuta de contrato constante do Edital.

Algumas falhas formais podem ser rapidamente identificadas nos documentos constantes do processo administrativo nº 090.000455/2010, as quais estão relacionadas no quadro a seguir:

Empresa	Falhas
Contrato de Concessão nº 02/2012 – Expresso São José Ltda.	Não há reconhecimento de qualquer firma; Testemunhas não nominadas.
Contrato de Concessão nº 08/2013 – Auto Viação Marechal Ltda.	Testemunhas não nominadas.
Contrato de Concessão nº 11/2013 – Viação Piracicabana Ltda.	Não há reconhecimento de qualquer firma; Apenas uma testemunha está nominada.
	Assinado por procuração;

Contrato de Concessão nº 01/2012 – Viação Pioneira Ltda.	Não há reconhecimento de qualquer firma; Testemunhas não nominadas; Procuradores não identificados no contrato.
Contrato de Concessão nº 07/2013 – Consórcio HP ITA.	Não há reconhecimento de firma do Secretário e das testemunhas; Testemunhas não nominadas.

Essas falhas podem ser sanadas por iniciativa da Secretaria de Mobilidade, para regularização dos procedimentos de registro e arquivamento dos instrumentos contratuais de formalização da concessão.

A leitura do contrato padrão gerou as observações feitas a seguir, relativas a cláusulas exorbitantes e abusivas, com base nas definições apresentadas pelo Membro Luís Mário.

A Cláusula X – Da Assunção dos Riscos, parece resultar inócua, em face de inúmeros outros dispositivos que, na prática, eliminam os riscos inerentes ao regime de concessão, como definido em lei (Lei Federal nº 8.987/95).

Logo na cláusula seguinte, o contrato imputa ao Concedente os riscos decorrentes da redução da quantidade de passageiros e de qualquer desequilíbrio econômico-financeiro superveniente.

Na Cláusula XII – Do Equilíbrio Econômico-Financeiro, não estão bem definidos os conceitos de equilíbrio e equação econômico-financeiros que presidirão a relação entre as partes signatárias.

Nesse caso, é recomendável a revisão da redação para inclusão em uma eventual repactuação dos contratos.

A exigência do item 7 da Cláusula XIII, da inclusão somente de veículos novos, afigura-se contraproducente para a renovação periódica da frota, por requerer investimentos de maior porte.

Na hipótese de chegar-se à decisão pela repactuação, seria recomendável introduzir a previsão do escalonamento das idades dos veículos, para fim de inclusão na frota, de modo a melhorar a distribuição dos custos de renovação da frota ao longo do prazo de concessão, e assim contribuir para o requisito de modicidade das tarifas.

No item 3.a da Cláusula XIV, parece necessário aperfeiçoar a definição de REGULARIDADE utilizada.

Essa providência seria útil para um melhor acompanhamento do desempenho das concessionárias.

Parece abusiva a previsão do item 2.2 da Cláusula XV, de repasses diários dos valores provenientes do subsídio, o que implica um fator complicador e um ônus maior para a gestão financeira da concessão.

No item 4 da mesma Cláusula, a previsão de assegurar equilíbrio econômico-financeiro está mais próxima da de assegurar montante de receita, o que elimina riscos e configura **prestação de quantitativo especificado de serviço**, ao invés de **exploração** de uma delegação.

No item 5, ainda da mesma Cláusula, está estabelecido que o valor da tarifa técnica será o **balizador** do equilíbrio econômico-financeiro, definição pouco adequada, à vista da colocação do parágrafo anterior.

No item 2 da Cláusula XVI, que disciplina o reajuste da tarifa, está previsto que eventuais benefícios de isenção tributária recebidos pela concessionária no processo de aquisição de combustíveis serão excluídos do cálculo dos reajustes anuais. Tal dispositivo tem um reflexo, ainda que pequeno, desfavorável ao usuário e, em última análise, ao Distrito Federal, em razão da previsão de subsídios para a complementação das receitas das concessionárias.

Recomenda-se a inclusão desse elemento em uma eventual revisão da metodologia de remuneração das concessionárias.

No item 3, ainda da mesma Cláusula XVI, não há previsão de procedimento para a hipótese de o Concedente julgar incorreto o cálculo do reajuste submetido pela Concessionária.

Os dispositivos dos itens 1 e 2 da Cláusula XVII também implicam a total eliminação do risco que, por definição legal, deveria caracterizar o regime de concessão (artigo 2º, inciso II, da Lei Federal nº 8.957, de 13/02/1995 – Lei de Concessões e Permissões).

Similarmente, as hipóteses de revisão listadas no item 3 transformam a condição de exploração, que deveria existir, para a de prestação de serviço mediante pagamento por quantitativo apurado.

Os dispositivos dos itens 5 e 7 da mesma cláusula também afiguram-se abusivos com relação às obrigações contratuais do Concedente.

Em consonância com a atual fase de reavaliação do equilíbrio e da estabilidade das finanças do Distrito Federal, a Secretaria de Mobilidade, como agente do Poder Concedente, deve proceder a uma revisão das premissas dessa cláusula, de modo a estabelecer os limites da participação do contribuinte, por meio do subsídio, no custeio da prestação do serviço de transporte público coletivo.

A redação dos itens 1.2 e 1.6 da Cláusula XIX deixa transparecer como obrigação, mais do que direito ou prerrogativa, assuntos estes objeto da cláusula, a incumbência de assegurar o equilíbrio econômico-financeiro da Concessão, cuja definição, ressalte-se, carece de uma definição mais precisa e bem detalhada.

Falta, na Cláusula XX – Das Obrigações da Concessionária, a estipulação da proibição de *lock-out* por parte da Concessionária.

O item 1.7 da cláusula parece carecer de uma definição mais detalhada da obrigação do cumprimento dos serviços especificados, dada a relativa liberdade quanto a parâmetros e padrões de operação que caracteriza a exploração por bacia.

No item 1.21, é importante acrescentar a atividade de fiscalização à de gerenciamento, ali prevista.

A Cláusula XXI parece carecer de uma redação mais detalhada a respeito da gestão dos créditos eletrônicos, além da falta de previsão legal para a existência da denominada *Conta de Compensação*.

No item 4 da Cláusula XXII, recomenda-se a revisão da redação relativa à ressalva da extinção por caducidade.

No item 6, é importante detalhar os procedimentos para a restituição da garantia quando da extinção da concessão.

Parece importante detalhar as hipóteses de aplicabilidade do dispositivo do item 2.a da Cláusula XXIII relativa aos motivos para a intervenção (cumprimento de horários, por exemplo).

O item 6, ou um outro a ser acrescentado, deveria prever a hipótese da invalidade da intervenção, aventada no item 5.

Talvez os itens 4 e 5 da Cláusula XXIV devessem detalhar os procedimentos de ocupação de instalações da Concessionária nos casos de assunção do serviço pelo Concedente quando da extinção da Concessão.

A previsão do item 7, de indenizações prévias quando da extinção da Concessão por advento do termo contratual, parece abusiva com relação ao Concedente.

Igualmente abusivas parecem as condições de retomada do serviço em caso de encampação, previstas no item 9 da mesma cláusula.

Ainda nessa Cláusula, parece haver conflito na atribuição de indenizações e/ou encargos decorrentes da declaração da caducidade da concessão que vier a ser feita pelo Concedente.

Na Cláusula XXV, o item 1 veda a subconcessão, em aparente conflito com os itens 2 e 3, que permitem, mediante anuência do Concedente, a transferência da concessão ou do controle acionário, a fusão e a cisão.


Menção, na Cláusula XXVII, ao equilíbrio econômico-financeiro, cuja definição é deficiente ao longo do contrato.

No item 2 da Cláusula XXXII, é necessário corrigir a menção a que o Código Disciplinar foi **aprovado**, e não regulamentado, pela Lei nº 3.106/2002, e a referência às penalidades previstas no Decreto nº 26.851/2006, no final da redação.

Idêntica observação sobre a **aprovação** do Código Disciplinar vale para o item 1 da Cláusula XXXIII.

FOLHA: 174

PAGE.: 050001270/2015

LUBRICA: 

CLÁUSULA: 267711-3

4.3. Dos Serviços de Transportes

4.3.1. Das Especificações dos Serviços MATRÍCULA:267711-3

De acordo com o Edital 001/2011, foram definidos o número de passageiros e a quilometragem rodada em cada uma das cinco bacias (áreas de operação) dentro do Distrito Federal.

Os valores como número de passageiros e da quilometragem rodada não foram extraídos do relatório da DFTRANS ou do Plano Diretor de Transportes Urbanos do Distrito Federal, ou seja, segundo consta do edital estas informações foram resultado de simulações de uma nova rede integrada de transportes que, em tese, deveria ser implantada imediatamente após a entrada dos novos veículos no sistema. Contudo, é de conhecimento geral entre os técnicos do setor que uma rede integrada de transportes deve ser implantada de forma gradativa, e os modelos teóricos previstos na rede vão sendo ajustados quando da implantação, para aproximá-los da situação real.

Assim, o Edital deveria prever o escalonamento da entrada de veículos com a implantação do modelo integrado, estabelecendo um cronograma da quilometragem e de passageiros a serem efetivamente rodados e transportados pelas empresas a cada ano, evitando divergências danosas ao Sistema.

Na verdade, a rede de linhas efetivamente implantadas é diferente da prevista no modelo do Edital. O número de passageiros pagantes transportados foi aumentado e a quilometragem rodada foi reduzida significativamente, resultando em um Índice de Passageiros Por Quilômetro – IPK de 1,7 a 1,9, bem superior ao que historicamente existiu no Distrito Federal, da ordem de 1,2.

Este fato, por si só, provocou um desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão, já no primeiro ano de operação dos novos contratos, e praticamente todos os novos operadores reclamam de elevado número de quilômetros e baixo número de passageiros e pedem revisão imediata das respectivas tarifas técnicas.

Sugerimos que sejam corrigidas as distorções editalícias evitando elevado dano ao Sistema e ao Poder Concedente.

4.3.2. Adequação da operação à programação definida no Edital de Licitação

Conforme comentado no item anterior, as informações do Edital foram geradas por meio de simulações de rede por meio de programas específicos. Dessa forma, a programação dos serviços (linhas, itinerários, horários etc) disponibilizados no Edital não puderam ser efetivamente implantados em campo. Alterações e ajustes foram realizados pela DFTRANS, em conjunto com as empresas operadoras, na busca de um melhor atendimento à sociedade.

Essa diferença entre o serviço programado e o implantado pelas empresas operadoras gerou um aumento da quilometragem prevista sem a devida compensação do aumento da demanda fixada no Edital. A diferença resultante

está sendo cobrada pelas concessionárias, que alegam estar perdendo receitas por falta de passageiros e aumentando as despesas com o acréscimo de quilometragem rodada.

A DFTRANS analisará caso a caso a situação de cada uma das concessionárias, desde do início da operação, com vista a demonstrar que efetivamente as empresas não foram prejudicadas. O que de fato ocorreu foram falhas de previsão, no Edital de um cronograma de implantação do Sistema integrado, de forma gradativa.

4.3.3. Adequação dos relatórios gerenciais atuais e necessários

Desde que as novas concessionárias foram introduzidas no Sistema, não se procedeu a um acompanhamento efetivo das mesmas em termos operacionais, econômicos e financeiros. Este fato encontra-se registrado em relatório do Tribunal de Conta do Distrito Federal, publicado no DODF do dia 11 de setembro de 2014.

Todas as informações geradas pelos validadores e computadores embarcados nos veículos das novas concessionárias deveriam ser enviadas em tempo real para a DFTRANS, para que o sistema fosse integralmente monitorado em termos de viagens realizadas, cumprimento dos itinerários, quebras, furos etc..

Diante deste fato e com o objetivo avaliar as reais condições da prestação dos serviços contratados, estão sendo estudadas medidas alternativas a serem adotadas até que a DFTRANS tenha condições técnicas para proceder ao monitoramento das linhas.

Paralelamente, estão sendo verificadas formas de exigir que as empresas informem mensalmente, por intermédio de relatórios gerenciais gerados pelos sistemas de controle interno delas, os dados de quilometragem rodada, passageiros transportados, por linha, com os respectivos índices de furo de viagens, quebras, atrasos, desvios etc.

4.3.4. Adequação da Infraestrutura de abordagem / desembarque no modelo das novas concessões

Com a implantação do modelo de delegação por área, e a concessão dos serviços foi realizada em cada área, com exclusividade. Cada empresa operadora passou a ser praticamente a única operadora da sua área, à exceção das linhas compartilhadas que atendem a duas áreas.

Considerando que as portas de entrada e de saída dos usuários do sistema são os terminais ou abrigos dentro de cada área, sugerimos que todos os terminais, estações do BRT e abrigos sejam reformados e transferidos para os concessionários, para que eles possam administrar, manter, e explorar o potencial

econômico, como aluguel de áreas comerciais e comercialização de propagandas, como receitas não operacionais para o sistema.

A qualidade dos serviços prestados passa, obrigatoriamente, pelo nível dos terminais, estações e abrigos. Assim, acreditamos que seria **ideal que esses equipamentos urbanos voltados para o sistema de transportes urbanos ficassem a cargo dos operadores, como já ocorre nas cidades de Goiânia, Rio de Janeiro etc..**

4.3.5. Da Ilegalidade do contrato

No contrato de concessão, o item 5 da Cláusula VI – Do Objeto apresenta uma ilegalidade, quando estabelece que a empresa pública, a Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília – TCB, não poderá operar novas linhas, devendo ficar limitada apenas às linhas que atualmente opera no STPC/DF, durante os dez anos de concessão das novas bacias.

Ou seja, o Edital e o Contrato estabelecem regras que contrariam a legislação em vigor, que dá à TCB o direito de preferência para operar qualquer nova linha do sistema (artigo 10, § 4º, do Regulamento do STPC/DF, aprovado pelo Decreto nº 30.584/2009).

4.3.6. Do engessamento do Contrato

A fórmula de reajuste anual dos contratos estabelece regras pré-definidas que impossibilitam alterações substanciais no sistema e impedem mudanças tais como a retirada do cobrador do sistema. Este item encontra-se pré-definido, com peso de 50%. Caso o Governo do Distrito Federal decida retirar o cobrador, o item mão de obra teria reduzido seu peso em torno de 15% a 18%. Neste caso, o peso na fórmula seria ajustado para 35%. Contudo, o contrato não prevê a possibilidade de alteração, fato que engessa o gestor do sistema. Da mesma forma, outros índices também se encontram fixos, independentemente das suas variações.

4.3.7. Das regras de integração do Contrato

O sistema de transporte é muito dinâmico e precisa de regras claras e que possam acompanhar o dinamismo do sistema, de tal forma que assegure aos operadores a justa remuneração dos serviços prestados e, ao órgão gestor, o controle efetivo das ações e as mudanças necessárias para a prestação dos serviços. Uma das grandes falhas está na contabilização do passageiro integrado como se fosse um passageiro comum e contabilizados todas as vezes que validar seu cartão.

O modelo desenhado foi definido para cidades que possuem integração em terminais fechados, onde o usuário paga na entrada do terminal ou do ônibus alimentador e percorre todo seu itinerário dentro do sistema fechado, com outros controles adicionais, pagando uma única tarifa técnica.

Este modelo foi introduzido no Distrito Federal sem que fossem feitas as devidas adequações, visto que o PDTU/DF prevê o modelo de integração aberta temporal, no qual o usuário possa, em qualquer ponto da malha viária, descer de uma linha e pegar outra linha ou modal sem pagar outra tarifa. Na atual situação, toda integração é contada em duplicidade, pagando-se novas tarifas técnicas para as empresas concessionárias. Esta regra contratual está em desacordo com a legislação em vigor, que estabelece que cabe ao órgão gestor estabelecer as regras de integração e a forma de remuneração dos operadores. O modelo estampado no contrato de concessão é danoso ao sistema. Ou seja, todas as vezes que o Poder Concedente racionalizar uma rede e retirar uma linha direta e obrigar o usuário a fazer uma integração, pagará duas ou mais tarifas técnicas, o usuário sofrerá com o transtorno do transbordo, e o único beneficiado será a Concessionária, com o aumento da arrecadação. Esta regra deveria estar inserida no sistema de bilhetagem automática e na matriz de integração, remunerando adequadamente a empresa quando o passageiro fosse de integração. No modelo atual, as Concessionárias seriam duplamente remuneradas até a nova revisão tarifária.

4.4. Modelo de Remuneração

O Contrato de Concessão prevê que a remuneração das concessionárias decorra do valor da Tarifa Técnica apresentado nas propostas vencedoras da Concorrência nº 01/2011-ST, devidamente atualizado conforme as hipóteses de reajuste e revisão previstas, multiplicado pelo número de passageiros pagantes transportados, garantido o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

A Conta de Compensação, gerenciada e administrada pelo Poder Concedente, consolidará e compensará todas as receitas e os repasses dos pagamentos para remuneração de operadores do Serviço Básico Rodoviário.

Importante observar aqui que a Conta de Compensação prevista no Contrato carece de existência legal, nos moldes da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos – CCRC, instituída por intermédio do artigo 21 da Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007.

As receitas necessárias para a constituição do valor de remuneração das concessionárias, consolidado na Conta de Compensação, advirão de cobrança da Tarifa Usuário, aplicada ao número total de usuários pagantes de cada perfil tarifário, acrescidos do repasse do subsídio para custeio de gratuidades tarifárias, e de outras eventuais receitas acessórias, que devem assegurar a remuneração das concessionárias pelas suas respectivas Tarifas Técnicas, para cada Passageiro_Pagante Transportado.

O repasse do subsídio correrá por dotação orçamentária vinculada ao orçamento da Secretaria de Estado de Mobilidade ou do ente por essa designado, nos termos das Leis Distritais nºs 4.582/11 e 4.583/11.

Tarifa Técnica é definida como o valor oferecido por Passageiro Pagante Transportado, proposto em concorrência pública pela Concessionária, sendo o parâmetro para a remuneração do serviço e manutenção do equilíbrio econômico-

financeiro da operação, observadas as condições de reajuste e revisão definidas no Contrato de Concessão.

A remuneração de cada concessionária corresponderá ao valor de sua Tarifa Técnica, devidamente atualizado conforme as hipóteses de reajuste e revisão previstas no contrato de concessão, multiplicado pelo número de passageiros pagantes transportados por ela.

São considerados Passageiros Pagantes todos os usuários pagantes transportados, inclusive os usuários beneficiários de gratuidades tarifárias custeadas pelo Poder Concedente por meio de subsídio, computados a partir do pagamento em espécie ou validação de passagem por intermédio de cartão eletrônico, ainda que em regime de integração temporal, nos ônibus e, quando houver, terminais de integração e estações de transbordo do Sistema de Transporte Coletivo do Distrito Federal.

Dessa forma, verifica-se que o modelo de integração tarifária considerado prevê que nas viagens integradas, cada validação de passagem, por intermédio de cartão eletrônico, independentemente dos valores cobrados (as viagens subsidiadas inclusive), será computada como uma unidade de Tarifa Técnica devida a cada concessionária. Observe-se que toda integração tarifária logo que implantada produz perdas de receita quando comparada ao modelo anterior, não integrado, perdas essas que deveriam ser compensadas pelos ganhos de produtividade decorrentes da racionalização operacional (eliminação de linhas e redução de quilometragem) resultante de uma rede de atendimento tronco alimentada, operacionalmente mais eficiente.

Portanto, verifica-se que o modelo operacional configurado no Edital nº 001/2011-ST, não apresentou, até o presente momento, grau de racionalização da oferta de viagens que promovesse um ganho de produtividade (IPK) suficiente para permitir a geração dos montantes remuneratórios dos atuais concessionários do Serviço Básico, o que vem comprometendo o equilíbrio econômico-financeiro da concessão e onerando o Caixa do Governo do Distrito Federal.

Dessa maneira, caso mantidos os termos dos atuais Contratos de Concessão, torna-se urgente que o Gestor do STPC-DF tome medidas de ajuste, operacionais (racionalização) e/ou tarifárias (via tarifa usuário), no sentido de preservar o equilíbrio econômico-financeiro dos atuais contratos de concessão e reduzir a pressão sobre as despesas do GDF.

4.5. Da Adequação do Contrato à Legislação

4.5.1 A dimensão normativa do STPC-DF

A Constituição Federal elenca o transporte como direito e atribui à União a competência para o disciplinamento dos serviços de transporte interestadual, mas tão somente a diretrizes para os transportes urbanos, vindo inclusive a legislar sobre a política nacional dos transportes.

Adicionalmente, por meio do seu artigo 30, confere aos municípios a competência para legislar sobre assuntos de interesse local e a incumbência de

"organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial".

Na sequência, o artigo 32 da Carta Política estabelece que ao Distrito Federal são atribuídas as competências legislativas reservadas aos Estados e Municípios e que esse Ente federativo reger-se-á por meio de Lei Orgânica, que acumula, por assim se entender, as prerrogativas de constituição estadual e lei orgânica municipal.

Disso decorre a certeza inequívoca no sentido de que o transporte público coletivo do Distrito Federal deve ser organizado e gerido pelo próprio Distrito Federal.

No tocante à auto-organização do Distrito Federal, feita pela Câmara Legislativa na forma da sua Lei Orgânica, ficou definido em seu artigo 15, inciso VI, que compete privativamente ao Distrito Federal *"organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial"*.

E, nesse sentido, cabe exclusivamente à Câmara Legislativa, por meio de lei, dispor sobre concessão para a exploração de serviços de transporte coletivo. Todavia, quando ocorrer implantação de nova tecnologia no sistema operacional de transporte coletivo do Distrito Federal[1], a regra geral é a de que seja exigível (art. 353 da LODF) a análise e a autorização preliminar da Câmara Legislativa para que seja implementável[2].

Não obstante, dentro do funcionamento regular do Sistema de Transporte Público do DF, é necessário frisar que compete ao Distrito Federal planejar, organizar e prestar, diretamente ou mediante concessão ou permissão os serviços de transporte coletivo (art. 336), sendo que há expressa reserva legal no tocante a dispor sobre o regime das delegatárias dos serviços de transporte coletivo, sobre os direitos dos usuários, e a política tarifária[3][4].

E nesse contexto há disposição no sentido de que a prestação dos serviços de transporte público coletivo atenderá ao princípio da compatibilidade da tarifa com o poder aquisitivo da população (art. 342). Todavia, essa disposição deve ser lida em consonância com a LODF como um todo, de acordo com o princípio da unidade constitucional, defendido por doutrinadores mais renomados, como Canotilho, por exemplo.

Disso ressairia que a modicidade de preço e compatibilidade com poder aquisitivo não poderia afastar a vedação ao subsídio, regra expressa constante do art. 186 da LODF, pois expressamente impõe ao Poder Público do Distrito Federal, na delegação dos serviços públicos a proibição de subsidiar os serviços prestados por pessoas físicas e jurídicas de direito privado.

Mais ainda, um direcionamento inequívoco do Legislador especial foi o de determinar, no art. 338, parágrafo único, da LODF, que o sistema de transporte do Distrito Federal deverá ser planejado, estruturado e operado em conformidade com os planos diretores de ordenamento territorial e locais.

Nesse sentido, necessário remeter ao Plano Diretor de Transporte Público Coletivo do DF, Lei nº 4.566, de 04 de maio de 2011, que estabelece as diretrizes da mobilidade urbana do Distrito Federal.

Dele é necessário destacar, ora, que estabelece algumas orientações no sentido de valorizar a integração e mudança do modelo operacional com a criação de linhas troncais, alimentadoras e distribuidoras integradas, o que por um lado é receptivo à idéia de organização do STPC-DF por bacias.

Esse Plano Diretor deverá estar em conformidade com a Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que vem a dar configuração geral mínima necessária aos sistemas de transporte público coletivo do Brasil, que são municipais[5].

Esse Plano Diretor de Transporte Público Coletivo do DF é o que orienta as modificações feitas na configuração e implementação do próprio STPC-DF, atualmente disciplinado pela Lei nº 4.011/2007.

4.5.2. Modificações na operação e remuneração no atual STPC-DF, contratação das concessionárias e as ilegalidades e nulidades daí advindas

Por meio da Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007, foi determinado que a gestão do transporte do DF deva ser feita por entidade autárquica, no caso a DFTrans, a quem compete verificar a gestão e o funcionamento do sistema. E nesse sentido, sob um enfoque específico, é que segue o presente estudo.

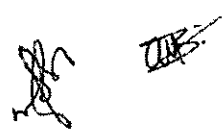
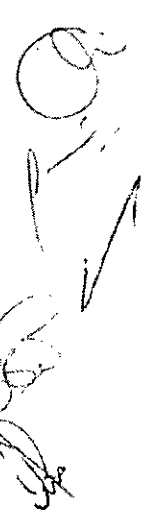
Sabe-se que a referida legislação também possibilitou a delegação do serviço de transporte público, o que poderia ocorrer por "área, frota ou linha".

Nesse sentido, a organização do STPC-DF por bacias (área), exposta nas novas contratações, em que pese constituir uma modificação substancial em relação à organização anterior, estaria de acordo com a legislação local, vigente.

Todavia, quando a legislação suprarreferida especifica o funcionamento do sistema de transporte coletivo público há a previsão da CCRC – Câmara de Compensação de Receitas e Créditos, por meio da qual seria realizada a administração econômico-financeira de todo o sistema, permitindo uma equalização dos ganhos do sistema, principalmente no tocante à correção do desequilíbrio que há entre linhas superavitárias e linhas deficitárias.

Diante desse cenário, observam-se algumas inconsistências de intensidade variável no processo licitatório das novas concessões de transporte público coletivo que foram feitas no DF.

Em primeiro lugar, os contratos prevêm apenas uma conta de compensação para a consolidação das receitas e do repasse às operadoras, repasse esse cumulado com o subsídio (receitas acessórias) a ser pago pela Fazenda. A tarifa técnica passa a ser o balizador remuneratório do sistema, complementando a tarifa paga pelo usuário com um aporte financeiro a ser providenciado pelos cofres públicos.



A sistemática da remuneração prevista no contrato, portanto, nada tem a ver com a sistemática remuneratória da Câmara de Compensação de Receitas, instituída na Lei nº 4.011/2007, na qual o crédito oriundo do STPC seria gerido por essa câmara, que ao final teria a finalidade de permitir a repartição das receitas entre os operadores do sistema, com níveis de rentabilidade equânimes.

Com o estabelecimento da tarifa técnica tem-se que cada concessionária tem sua remuneração independente das demais, calculada por parâmetros individuais.

As disposições contratuais vigentes, ao aplicar uma outra sistemática que introduz a substituição da CCRC por uma Conta de Compensação não prevista em lei, implica, na prática, a revogação de dispositivos da Lei nº 4.011/2007 por decretos e cláusulas contratuais da concessão, o que contraria o nosso ordenamento jurídico.

Nesse sentido, o que se pode notar é que a Administração teria deixado de agir em conformidade com o princípio da legalidade estrita a que jungida, em conformidade com o *caput* do artigo 37 da Constituição. Isso porque todos os atos da Administração devem estar em estrita consonância com a previsão legal.

Com efeito, ainda para fins de afastar qualquer dúvida, é necessário registrar que a legislação competente para dispor e regular a o transporte público coletivo do DF é a vigente Lei nº 4.011/2007.

Em segundo lugar, a Lei nº 4.011/2007 não prevê o subsídio para manter o próprio sistema do transporte, chegando a vedar expressamente sua concessão direta a delegatários privados (artigo 56). É o que se verifica no artigo 18, que determina sejam os serviços do STPC/DF remunerados pelo produto da arrecadação tarifária, complementado pelo dispositivo do artigo 23, § 1º, onde está clara a determinação no sentido de que "os déficits decorrentes da operação da CCRC não constituirão débitos do Distrito Federal para com a CCRC ou qualquer delegatário".

Essa disposição, inclusive, compatibiliza-se perfeitamente com a LODF, norma de maior hierarquia, que estabelece, em seu artigo 186, inciso III, a vedação ao Poder Público de subsidiar os serviços públicos prestados por delegatários. E não há qualquer exceção expressa no tocante ao serviço público de transporte coletivo.

Daí a ilegalidade (ofensa à Lei 4.011), e até a inconstitucionalidade (ofensa à LODF), da tarifa técnica, como utilizada na sistemática prevista, visto que ela, em realidade, sem qualquer amparo legal, propicia o aporte de "*subsídio em montante suficiente para incrementar recursos na conta de compensação e garantir o pagamento da remuneração da concessionária*", no dizer da Cláusula XVII, item 7, do Contrato.

Qualquer alteração desse cenário somente poderia ser feita mediante alteração na legislação, seja na LODF, seja na Lei 4.011/2007.

Uma outra questão merece atenção no tocante a esses novos contratos. É que eles mais se assemelham a uma concessão patrocinada, instituída no artigo 2º, § 1º, da Lei Federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, que assim dispõe:

"§ 1º Concessão patrocinada é a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, quando envolver, adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado." (Di Pietro, 2012, p. 65)

Isso porque, mediante a tarifa técnica, criada para efeito da nova contratação das concessionárias, ainda que a operadora rodasse com quantidade ínfima de passageiros, seu retorno e lucro estariam garantidos por repasses do governo, visto que a tarifa técnica é calculada levando em consideração a estimativa feita acerca no número de usuários habituais (cláusula XI), imputando o risco do negócio praticamente todo à conta do GDF.

Mais ainda, prevê o contrato que o GDF se faça representar nas convenções coletivas de trabalho da categoria dos rodoviários, o que é grave equívoco diante da indisponibilidade do patrimônio público. Mais, o GDF ainda arcará quase diretamente com parcela substancial ou até a totalidade de reajuste salarial concedido aos rodoviários.

Tudo isso, além de ensejar questionamentos na órbita de secção entre direito do trabalho e direito administrativo (eventual responsabilização subsidiária por dívida trabalhista da empresa), ainda configura mais um mecanismo de repartição dos custos e esvaziamento dos riscos do mercado.

Além disso, verifica-se também que em um contrato de longa duração como esse das novas concessionárias do STPC-DF, é bem possível até que a própria tarifa em si, ora denominada tarifa usuário, em breve tempo deixe de ser a principal remuneração das delegatárias. Todavia, a Lei nº 11.079/2004 sequer é mencionada, inclusive porque sua incidência implicaria modificações no próprio processo, como em decorrência de seu artigo 9º, por exemplo.

Em outras palavras, o que se tem é uma concessão de risco esvaziado, o que é suficiente a gerar a indagação se acaso não se estaria contrariando o próprio conceito de concessão de serviço público e, ainda, a conveniência e a propriedade da delegação.

E nesse sentido vale registrar que há outros pontos do Contrato que causam perplexidade, como ocorre na Cláusula XVII, item 2, quando se aborda que qualquer alteração nos encargos da concessionária sem o proporcional reajuste da remuneração implicará a recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, quando a Lei nº 8.987/95, em seu artigo 9º, § 3º, somente admite a alteração dos encargos LEGAIS do delegatário para efeito de disparo do mecanismo de reequilíbrio econômico-financeiro.

Mais ainda, a Lei nº 8.987/95, em seu artigo 11, parágrafo único, estabelece que as fontes de receita alternativa, complementar ou acessória, deverão ser obrigatoriamente contabilizadas para efeito do cálculo do equilíbrio econômico-financeiro. Todavia, a literalidade da cláusula XV, item 6, diz que apenas 50% das receitas de mídia serão contabilizadas para efeito do referido cálculo de reequilíbrio. Em flagrante ilegalidade, portanto.

A referida legislação, em seu artigo 17, determina, ainda, a desclassificação da proposta que, para sua viabilização, necessite de vantagens ou subsídios que não estejam previamente autorizados em lei. E, no caso do DF, como visto, não somente inexistente qualquer autorização expressa de subsidiar o sistema de transporte público, mas, ao contrário, há proibição expressa na LODF e proibição sistemática na Lei nº 4.011/2007. Mesmo assim, a utilização da tarifa técnica implica um aporte substancial de subsídio do próprio sistema de transporte público coletivo do DF.

E não se poderia dizer que inexistente subsídio do sistema, porque a Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012) define, em seu artigo 9º, o regime econômico e financeiro da concessão e a tarifa de remuneração da prestação do serviço, conceituando que o preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública e observa que *"a existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se deficit ou SUBSÍDIO TARIFÁRIO"*.

Portanto, é inevitável reconhecer que as contratações das concessionárias padecem de inconstitucionalidade e ilegalidade incontornáveis. Em realidade, mesmo os decretos que buscam conformar o sistema atual também padecem de grave ilegalidade, devendo, portanto, ser anulados ou modificados.

Mas, mesmo que, *ad argumentandum*, se pudessem superar esses pontos de clara ilegalidade quanto a se pagar subsídio ao STPC-DF, ainda assim os contratos com as delegatárias padeceriam de graves nulidades, entre as quais a da própria sistemática remuneratória das concessões, passível de configurar um contrato lesivo ao patrimônio público, em sua presente definição.

Veja-se que a fórmula contratual do cálculo do reajuste é a mesma para todas as concessionárias e ela apresenta variáveis e valores fixos. Com isso os contratos, partindo da suposição de que a distribuição dos custos seja a mesma em todas as empresas e durante todo o lapso contratual acabam ensejando graves distorções que podem gerar subsídio (tarifa técnica) bem maior do que aquele necessário para cobrir um eventual aumento de custo.

Em outras palavras, é possível que, por exemplo, em razão de alguma convenção coletiva dos rodoviários que tenha ajustado um aumento de remuneração que custe à empresa R\$ 1.000.000,00, a tarifa técnica venha a lograr reajuste subsidiado que corresponda a um acréscimo total à empresa de R\$1.100.000,00, em tese.

E essa distorção ocorre porque os valores fixos do cálculo teriam de corresponder ao percentual real dos verdadeiros custos de cada concessionária. Assim, esses percentuais jamais poderiam ser iguais para todas as operadoras, pois seria simplesmente impossível que cada um tivesse na realidade o mesmo percentual de custo com empregados, por exemplo, que as outras. Ademais, tais percentuais também não poderiam ser estanques, pois a cada aumento de custo diferente para cada uma das variáveis, outra deveria ser a configuração da fórmula do cálculo. A título de exemplo, ainda que na data de hoje o custo de uma

concessionária com o pagamento de pessoal correspondesse a 50% do total dos custos, isso não significa que no mês seguinte corresponderá aos mesmos 50% e não a 55% ou outro valor qualquer.

Essa fórmula inadequada trazida no contrato resultará na total inconsistência do sistema remuneratório e, possivelmente, permitirá que a tarifa subsidiada venha, em realidade, não somente a cobrir custos reais, mas sim servir para constituir um acréscimo indevido nos lucros das operadoras.

Inclusive, vale frisar que esse subsídio, da forma como foi estabelecido nos contratos, não somente contraria a LODF e a sistemática da Lei nº 4.011/2007 do DF, mas, também, a Lei de Concessões, a Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, além da Constituição, pois, a título de reparação de custo é possível que a tarifa técnica venha a ser reajustada para conferir lucro, além de cobrir os acréscimos de custo. Isso fere os princípios da eficiência, da economicidade e da primazia do interesse público, o que é totalmente vedado não somente na legislação, mas também na própria Constituição Federal, que impõe o princípio da eficiência à Administração Pública.

Nesse sentido, a Lei federal que estabelece as diretrizes na política de mobilidade é clara, em seu artigo 10, parágrafo único, no sentido de que qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deva ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de PRODUTIVIDADE E EFICIÊNCIA, especificando, minimamente, o objetivo, A FONTE, entre outros.

A fonte orçamentária para tanto não está precisamente indicada no Contrato.

Além desses problemas, nota-se, na parte relativa à encampação, um cuidado demasiado com os interesses da concessionária, algo que poderia esbarrar, em alguns pontos, no próprio princípio da primazia do interesse público.

5. Da Adequação do Modelo de Remuneração e Metodologia Referencial de Planilha de Custos ao Edital/Contrato

5.1. Adequação do modelo de remuneração aos novos Contratos

Conta de Compensação – CC

O Edital de licitação criou a figura da Conta de Compensação que difere da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos – CCRC, conforme prevista na Lei nº 4.011/2007, no que se refere ao modelo de administração econômico-financeira do Serviço Básico do STPC/DF. No caso da Conta de Compensação, essa se restringe à efetivação dos repasses financeiros para cada concessionário, repasses esses resultantes dos recursos nela consolidados, provenientes da comercialização de créditos eletrônicos de transporte, das fontes de subsídio para custeio de gratuidades e de outras eventuais receitas acessórias, montante esse que deve ser suficiente para cobrir o produto resultante da multiplicação da Tarifa

Técnica de cada concessionário pelo número correspondente de passageiros registrados no Sistema de Bilhetagem Automática.

No caso da CCRC, conforme Decreto nº 31.083, de 25 de novembro de 2009 – que institui o Conselho Gestor do Sistema Integrado de Transporte do Distrito Federal – SIT/DF e aprova o Regulamento da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – CCRC, e dá outras providências –, além da compensação de créditos e da efetivação e controle e repartição das receitas arrecadadas pelos operadores, com base nos custos operacionais apropriados, haveria, também, a atribuição de administrar todo o processo de emissão, distribuição, comercialização de cartões e de créditos de viagens, tudo administrado pelo supramencionado Conselho Gestor.

Contudo, o Contrato de Concessão atual, na Cláusula XXI, estabelece que "a comercialização de créditos eletrônicos será efetuada pela Secretaria ou por terceiro por ela delegado/contratado, sendo os recursos integralmente consolidados na Conta de Compensação, para finalidade exclusiva de pagamento da Remuneração das Concessionárias", gerenciada e administrada pelo Poder Concedente.

Assim, os novos Contratos estabelecem que a CC deverá consolidar todas as receitas e pagamentos de remuneração dos operadores do Serviço Básico. Segundo o Edital, as fontes dessas receitas são: créditos de viagens comercializados, subsídios (PNES e PLES) e receitas acessórias. As receitas decorrentes do pagamento em espécie permanecerão em domínio do operador a título de antecipação de pagamento.

Dessa maneira, fica evidenciado o conflito existente entre o que está proposto no Edital/Contrato, com o que foi estabelecido na Lei nº 4.011/2007.

A recomendação é que ou seja implementada a CCRC, conforme preconizado na Lei nº 4011/2007 e regulamentado no Decreto nº 31.083/2009, ou, então, seja providenciada proposta de alteração na referida Lei, autorizando a criação da Conta de Compensação, nos moldes previstos no Edital.

Receitas não Operacionais

Conforme itens 6 e 7, da Clausula XV, dos Contratos de Concessão,

"as receitas decorrentes da exploração publicitária, de qualquer natureza, no interior ou na parte externa dos veículos da concessionária, na forma física ou eletrônica por meio de televisores ou similares, se e quando implantada pela concessionária, ao longo da concessão, na forma do item 7 da presente cláusula, serão rateadas da seguinte forma:

a) 50% (cinquenta por cento) auferidas pela concessionária, como incentivo; 186

1000.000001270/2015

NUMERICA: 186

NUMERICA: 1267111-3

b) 50% (cinquenta por cento) comporão a conta de compensação, sendo contabilizadas para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão."

Verifica-se que essas receitas ainda não estão sendo contabilizadas, tendo em vista que a CC ainda não foi implementada.

A recomendação é que seja regulamentada e implementada a Conta de Compensação, sendo exigido dos operadores a apresentação dos contratos de exploração de publicidade existentes, e que os executores dos contratos de concessão, no âmbito do Poder Concedente, passem a acompanhar os repasses dos montantes devidos à CC.

Remuneração da Concessionária

Conforme item J, Clausula I, dos Contratos de Concessão, a definição de Passageiro Pagante Transportado é a seguinte:

"....j) **PASSEIRO PAGANTE TRANSPORTADO:** usuário pagante transportado pela concessionária na prestação do serviço licitado - assim também considerados os usuários beneficiários de gratuidades tarifárias custeadas pelo Poder Concedente por meio do SUBSÍDIO -, computado a partir do pagamento em espécie ou validação de passagem por meio de cartão eletrônico, ainda que em regime de integração temporal, nos ônibus e, quando houver, terminais de integração e estações de transbordo do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal;...."

Segundo o artigo 2º do Decreto nº 33.559, de 01 de março de 2012, a definição é a seguinte:

"..§ 4º Para fins de cálculo da tarifa técnica e da remuneração prevista no caput deste artigo considerar-se-á como passageiro pagante todo e qualquer pagamento de passagem em espécie nos ônibus e, quando houver, nos terminais e estações de transbordo do Sistema, ou validação de crédito de viagem, ainda que em regime de integração temporal, excluídas dessa definição as validações de passagem por usuários isentos do pagamento de tarifa...."

Portanto, verifica-se a existência de evidente conflito legal, no caso acima. Desta forma, sugere-se que seja compatibilizado o artigo 2º do Decreto nº 33.559 com os termos constantes dos Contratos de Concessão e do Edital.

Subsídio direto ao Concessionário

Tanto a Lei Orgânica do Distrito Federal, no que se segue:

"...Art. 186. Cabe ao Poder Público do Distrito Federal, na forma da lei, a prestação dos serviços públicos, diretamente ou sob

regime de concessão ou permissão, e sempre por meio de licitação, observado o seguinte:

...

III - é vedado ao Poder Público subsidiar os serviços prestados por pessoas físicas e jurídicas de direito privado;

..."

quanto a Lei nº 4.011/2007:

"...Art. 56. É vedada ao Distrito Federal a concessão de subsídios diretos a delegatários privados."

...

são cristalinas quanto à inviabilidade legal de o Poder Público do Distrito Federal vir a conceder subsídios diretos aos concessionários do STPC/DF.

Dessa maneira, **o item 7, Cláusula XVII**, dos Contratos de Concessão ferem frontalmente, tanto o disposto na Lei máxima do DF, quanto a Lei que disciplina os serviços de transporte público coletivo do STPC/DF, como a seguir observado:

"...Uma vez confirmada a necessidade de revisão da Tarifa Técnica, para restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, a Secretaria expedirá ato administrativo alterando o valor da Tarifa Técnica e encaminhará o processo ao Chefe do Poder Executivo do Distrito Federal, a quem caberá decretar os valores de Tarifa Usuário e/ou ajustar, se for o caso, o subsídio em montante suficiente para incrementar recursos na Conta de Compensação e garantir o pagamento da Remuneração da Concessionária..."

Neste caso, existem algumas medidas que, adotadas individualmente ou em conjunto, poderiam, eventualmente, solucionar o problema, quais sejam: alteração da legislação (LODF e a 4011/07), possibilitando subsídio direto ao operador; medidas de racionalização da operação; majoração da Tarifa Usuário; e, ainda, a concessão de subsídio total ou parcial, dependendo da previsão orçamentária, a novas categorias de usuários, como a dos idosos, por exemplo.

Índice de Qualidade do Serviço Básico do STPC-DF – IQT

O item 4, Cláusula XIV, do Contrato determina o que se segue:

*"A Concessionária deve assegurar, durante todo o prazo da concessão, a prestação de serviço adequado, atendidas, integralmente, as condições estabelecidas no item anterior, nos termos das determinações emanadas do Concedente e estando sujeita ao **Sistema de Controle da Qualidade** previsto e explanado no Anexo VI do Edital."*

O Sistema de Controle da Qualidade do Serviço Básico do STPC/DF, definido no Anexo VI do Edital, constitui elemento de gestão dos serviços e da relação contratual estabelecida com as concessionárias, tendo como objetivos:

- Apurar, através de um conjunto de indicadores, o grau de qualidade do serviço de transporte coletivo, permitindo a orientação de ações operacionais e de planejamento para a superação das principais deficiências observadas;
- Apurar o desempenho das concessionárias em cada período, mediante a transformação dos valores obtidos dos vários indicadores em uma nota de referência, de fácil identificação e acompanhamento;
- Estimular a melhoria contínua dos serviços por parte das concessionárias;
- Servir de processo e parâmetro para a avaliação da qualidade do serviço e para a priorização da melhoria contínua dos serviços;

O Sistema está baseado em um conjunto de indicadores que expressam aspectos operacionais, que resultam, por meio da ponderação da nota de cada indicador por pesos relativos, em um índice de qualidade geral do serviço de transporte coletivo – IQT.

A metodologia de implantação do IQT prevê sua divulgação para o público a cada 6 meses indicando o índice para cada concessionária. O cálculo do IQT será mensal e analisada a média alcançada em cada semestre. As metas são progressivas até atingirem o 10º semestre de operação quando não serão admitidos IQTs inferiores a 90%. Se isto ocorrer, a Concessionária deverá passar por auditoria técnico-operacional para análise e revisão de seus procedimentos operacionais. Caso haja duas reincidências, durante este período, será instaurado processo administrativo de caducidade da Concessão, nos termos do artigo 38, da Lei nº 8.987/95, podendo culminar na abertura de novo procedimento licitatório para operação dos serviços.

A recomendação neste caso seria a implementação (DFTRANS ou SUFISA?) do Sistema de Controle da Qualidade previsto no Contrato, para que o Concessionário tenha sua operação monitorada e avaliada conforme as metas determinadas no Contrato.


Metodologia Referencial de Planilha de Custos

O Edital previa que a licitante deveria apresentar a proposta de valor de Tarifa Técnica para o respectivo lote de seu interesse, acompanhada do Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira, e contendo as informações mínimas dos modelos de planilhas, formado por um conjunto de 5 (cinco) planilhas de cálculo impressas acompanhadas de memórias de cálculo complementares e de um texto que explicasse os critérios e demais aspectos relevantes para a compreensão das planilhas apresentadas.

No mínimo, deveriam ser apresentadas as seguintes planilhas:

FOLHA: 189

PROB: 000001270/2015

RUBRICA: 

ENTRADA: 267711-3

Planilha 1 – Demonstração do custo variável

Esta planilha deveria demonstrar a composição do custo unitário por quilômetro rodado, por tipo de veículo a ser empregado, compreendendo os seguintes itens:

- Custos com combustível;
- Custos com lubrificantes;
- Custos com materiais de rodagem: pneu, câmara e serviços de recapagem;
- Custos com peças e acessórios;
- Totalização dos custos com a seguinte indicação:
- Custo variável por tipo de ônibus, expresso em R\$/km.

Nesta planilha deverão ser apresentados os preços unitários dos insumos e os índices de consumo propostos pelo licitante. No caso de materiais de rodagem deverão ser apresentadas as especificações (tipo) dos pneus a ser utilizados, a vida útil da carcaça, considerando a primeira vida do pneu e as seguintes (após as recapagens), e o número médio de recapagens admitidas por carcaça.

Planilha 2 – Demonstração do custo com pessoal

Esta planilha deveria demonstrar a composição do custo mensal com pessoal diretamente envolvido na prestação do serviço de transporte, assim entendidos os seguintes grupos de funções:

- Motoristas;
- Cobradores;
- Controle operacional, em conformidade com a necessidade operacional e reunindo funções como: fiscais; inspetores; chefes de tráfego; programadores, escaladores e auxiliares, etc.;
- Manutenção, em conformidade com a necessidade operacional e reunindo funções como: mecânicos, eletricitas, borracheiros, funileiros, pintores automotivos, técnicos em eletrônica, chefes de manutenção e auxiliares.

Os licitantes, no tocante ao dimensionamento da quantidade de motoristas e cobradores e à apuração dos fatores de utilização (número equivalente de pessoas por ônibus da frota operante), para cada Lote de proposta, deveriam considerar as informações constantes dos Anexos II.2, II.4 e II.10 do Edital de Licitação.

Os custos mensais apresentados nesta planilha deverão ser divididos por grupo de funções (motoristas, cobradores, controle operacional e manutenção), apresentando a quantidade de pessoal por função, os salários nominais unitários pagos à referida função, o percentual de encargos sociais aplicáveis, bem como os valores totais de benefícios e demais custos associados a serem pagos. Os valores de salários e benefícios, bem como as jornadas de trabalho deverão

observar a(s) convenções coletiva(s) das categorias profissionais vigentes à época de apresentação da proposta, especialmente a convenção incluída no Anexo IV.4 do Edital.

Deveriam ser apresentados somatórios de valores totais mensais previstos por função e total geral da empresa.

Numa planilha específica (em separado) deveria ser apresentada a composição dos encargos sociais previstos.

Planilha 3 – Demonstração do custo de depreciação do capital

Nesta planilha deveriam ser apresentados os custos mensais com a depreciação dos ativos, considerando as seguintes categorias:

- Frota de ônibus por tipo (operacionais e de reserva técnica);
- Equipamentos do Sistema Integrado de Mobilidade (SIM) e do Sistema de Vigilância da Frota por Câmeras de Televisão;
- Instalações e equipamentos de garagem.

Em relação a esta planilha deveriam ser atendidas as seguintes observações:

Frota

No caso da depreciação da frota de veículos a planilha deverá apresentar os custos médios mensais para cada ano da concessão, observando-se, adicionalmente, os parâmetros de idade máxima definidos no Edital;

A planilha deverá explicitar o preço médio dos veículos empregados por tipo, excluídos destes os custos com o conjunto de rodagem;

Deverão ser apresentadas planilhas auxiliares que demonstrem o plano de renovação e modernização da frota estimada, indicando para cada ano da concessão a quantidade de veículos por tipo e faixa de idade (em anos), bem como a quantidade de veículos vendidos e adquiridos.

Equipamentos do SIM e do Sistema de Vigilância da Frota

No caso dos equipamentos embarcados e de garagem do Sistema Integrado de Mobilidade e do Sistema de Vigilância da Frota, deverá ser considerada uma vida útil de 5 (cinco) anos, para fins de depreciação e renovação do investimento ao longo da concessão.

Instalações e equipamentos de garagem

No que se refere às instalações e demais equipamentos de garagem, a definição da vida útil dos equipamentos, para apropriação das quotas anuais de depreciação e de eventuais renovações ficará a critério do licitante. Os terrenos devem ser considerados como investimento, ao longo da concessão; entretanto, o licitante não deverá considerar depreciação desse ativo.

FOLHA: 191

PROC.:000001270/2015

RUBRICA: *hft*

MATRÍCULA:267711-3