



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
Secretaria de Estado de Transparência e Controle  
Controladoria-Geral



## RELATÓRIO DE INSPEÇÃO Nº 01/2011 - DIMAT/CONIE/CONT/STC

**INTERESSADO:** TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL

**PROCESSO:** 0480-000.848/2011

**ASSUNTO:** ACOMPANHAMENTO DA ASSUNÇÃO DO SISTEMA DE BILHETAGEM AUTOMÁTICA-SBA PELA DFTRANS.

Senhor Diretor,

Em atendimento às determinações contidas na Ordem de Serviço nº 142/2011 – CONT/STC, de 17 de junho de 2011, prorrogada pela Ordem de Serviço nº 181/2011 – CONT/STC, ambas do Controlador-Chefe da Controladoria da Secretaria de Transparência e Controle do Distrito Federal, foi realizada inspeção com o objetivo de acompanhar a assunção do Sistema de Bilhetagem Automática - SBA pela DFTRANS.

### I - INTRODUÇÃO

2. O trabalho foi desenvolvido na entidade, no período de 21 de junho a 24 de agosto de 2011, sendo realizado o acompanhamento concomitante e *in-loco* das ações empreendidas quando da assunção do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA pela DFTRANS, visando garantir a integridade das informações do SBA

3. A direção da entidade não nos prestou diversas informações impondo restrição quanto aos métodos e à extensão dos trabalhos, visto que, diversas solicitações de auditoria e de ações corretivas não foram atendidas, fato que prejudicou o andamento dos trabalhos.

## II – CONTEXTUALIZAÇÃO DOS TRABALHOS

4. O Sistema de Bilhetagem Automática – SBA, aplicado ao Serviço de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, foi instituído pela Lei Distrital nº 4.011/2007, tendo previsão nos artigos 43 a 49 do citado diploma legal, e sendo definido como: *instrumento de cobrança da tarifa e controle da demanda e da oferta*. No art. 3º restou definido ainda que a gestão do STPC/DF seria exercida pela entidade autárquica com as atribuições de planejar, gerir, controlar e fiscalizar todas as atividades inerentes à execução dos serviços.

5. Nesse diapasão deve-se entender o Sistema de Bilhetagem Automática como uma ferramenta que se constitui em uma operação complexa e abrangente, a qual consiste em um processo de otimização dos serviços de transporte público coletivo, em um ambiente perfeito de concentração de informações técnicas, objetivas e tempestivas, assegurando que a fiscalização e o controle da oferta e da demanda conduzam para a compatibilidade da apuração de custos e tarifas, de modo a assegurar justiça na repartição das receitas (informação retirada do Relatório Final Grupo de Trabalho - Instrução nº 51, de 29 de março de 2011).

6. A Portaria nº 98, de 22 de outubro de 2007, da Secretaria de Estado de Transportes, delegou a operacionalização do SBA a associação sem fins lucrativos denominada Fácil Brasília Transporte Integrado, tal associação é constituída exclusivamente por operadores do STPC-DF. Como os dirigentes da entidade conveniada são os próprios dirigentes das operadoras do STPC-DF e do SETRANSP-DF, criava-se um imediato conflito de interesses e violação do princípio da segregação de funções, fato registrado tanto em pareceres da Procuradoria Geral do Distrito Federal quanto no Relatório de Auditoria Especial nº 01/2011 dessa Secretaria de Transparência e Controle. Tal portaria foi declarada nula, pois regulou diretamente a lei quando o ato normativo competente para tanto seria o decreto normativo, nos termos do Parecer nº 405/2009 da Procuradoria Geral do Distrito Federal, que também opinou pela nulidade do Convênio nº 001/2008 que havia sido lavrado sem prévia licitação.

7. Assim a portaria em menção foi revogada pelo Decreto nº 31.311, de 09 de fevereiro de 2010, o qual estabeleceu que o operador do SBA – denominado Entidade Delegada – seria a pessoa jurídica detentora de delegação, sempre mediante licitação, para operar o SBA, ou, mediante convênio, no caso de operadores públicos. Estabeleceu, ainda, à entidade gestora o direito de deter toda a base de dados do SBA, inclusive informações gerenciais de comercialização de cartões e créditos e de controle



operacional da frota, ainda na forma criptografada, quando da geração e transmissão dos dados brutos do SBA.

8. A Lei nº 4.494 de 30/07/2010 vedou expressamente a participação de membros ou empresas permissionárias, concessionárias ou autorizatárias do STPC/DF na empresa operadora do SBA.

9. Porém, durante a vigência do Convênio nº 001/2008 permaneceu a situação de delegação não só da operacionalização, mas da gestão do SBA à Fácil-DF, visto que, a omissão e ineficiências da DFTRANS permitiu que os gestores da Fácil, operadores do STPC-DF, usurpassem as competências da Autarquia, nesse diapasão vide trecho do Relatório de Auditoria Especial nº 01/2011-DIRAG/CONT:

(...)265. Esta Auditoria Especial constatou a incapacidade normativa e operacional da DFTRANS, entidade do STPC/DF e do SBA, para implementar suas atribuições legais, inclusive na gestão do Passe Livre Estudantil.

266. Essa autarquia distrital apresenta deficiências nos principais pilares de sustentação de uma efetiva administração: recursos (estrutura física, pessoal, equipamentos e orçamento), processos, sistemas e informações.

267. Um dos fatores que agravam esta situação é o fato da DFTRANS não ter tomado ações com resultados efetivos para sanar irregularidades já apontadas em auditorias anteriores desta Corregedoria e do TCDF, e em pareceres da PGDF.

268. Observou-se ainda, que é precária, e em muitas situações não existe, a comunicação, tampouco a troca de informações, entre a DFTRANS e a Fácil.

269. Esses procedimentos são fundamentais para a regular operação do SBA, uma vez que para atingir seus objetivos - de melhorar o deslocamento das pessoas, dar mais segurança aos operadores e usuários, e propiciar à população amplo deslocamento e mobilidade de acesso aos modais abrangidos pelo sistema - são necessários vários atores, dados e estruturas que, caso não estejam devidamente estabelecidos e funcionais, comprometem o resultado do sistema como um todo.

270. Dessa forma, para o sucesso do SBA, é imprescindível que a DFTRANS atue plenamente no seu papel de entidade gestora, exercendo na totalidade suas



competências normativas, em especial, neste caso, aqueles estabelecidas no Decreto nº 31.311/10.

(...)

277. Torna-se assim urgente a retomada da gestão do processo do SBA por parte do Governo do Distrito Federal, a fim de que esse sistema atinja suas finalidades normativas e sociais.

10. Diante de tal quadro foi editado o Decreto nº 32.815, de 25 de março de 2011, determinando ao DFTRANS a assunção integral do exercício das competências anteriormente sob responsabilidade da Fácil, ou seja, gestão e operação do SBA. Para cumprir tal determinação foi editada a Instrução nº 51, de 29 de março de 2011, constituindo grupo de trabalho para realizar todos os atos preparativos e executivos destinados à assunção do Sistema de Bilhetagem Automática - SBA. Após a conclusão dos trabalhos desse grupo foram elaboradas as Instruções Nº 106, de 13 de julho de 2011, e Nº 107, de 14 de julho de 2011, a primeira declarando a nulidade do Convênio nº 001/2008 e a segunda declarando a ocupação temporária dos estabelecimentos e do pessoal da Fácil e nomeando e designando as atribuições da Comissão Executiva de Ocupação Provisória do SBA.

## **I- RESULTADO DOS EXAMES**

### **1. PAGAMENTOS DE VALORES VALEX SEM JUSTIFICATIVA**

11. Parte da operação do SBA, cedida via convênio a FÁCIL, era executada por uma terceirizada desta, Valex, responsável pela venda/recarga de créditos em 5 postos de atendimento a saber: Gama, Samambaia, Taguatinga, Sobradinho e Setor Comercial Sul. Cabe aqui ressaltar que conforme Parecer nº 405/2009-PROCAD/PGDF na celebração do Convênio nº 001/2008 haveria fuga no dever de licitar, conforme abaixo:

(...)

Referido convênio foi celebrado sem prévia realização de licitação, com fundamento no artigo 25 da Lei nº 8.666/93, porquanto haveria inviabilidade de competição decorrente de delegação instituída pela Lei nº 4.011/2007 e pela Portaria nº 98/2007.

Ocorre que, consoante acima demonstrado, não se extrai da lei em sentido estrito - Lei nº 4.011/2007 - a individualização do destinatário da delegação, o que revela a nulidade da portaria nº 98/2007, no tocante à delegação da operacionalização de competição.

Nulo, portanto, o Convênio nº 001/2008 acima referido.

Por fim, cumpre apontar para o fato de que as nulidades acima identificadas revelam a impossibilidade de aquisição dos cartões eletrônicos, por inexigibilidade de licitação, da associação Fácil - Brasília Transporte Integrado, questão objeto do presente processo administrativo.

12. Portanto, a subcontratação desses serviços, que faziam parte do objeto deste convênio, qual sejam, geração, distribuição e comercialização dos cartões e dos créditos de viagem, também não seria permitida, conforme cláusula primeira, item 1.4 do Convênio nº 001/2008.

13. De qualquer forma, os pagamentos efetuados pela Fácil a Valex eram integralmente ressarcidos à Fácil pela DFTRANS. A partir de outubro de 2010, os pagamentos efetuados a Valex saltaram de R\$ 282.680,98 para R\$ 395.709,38 (valores líquidos, sem as retenções), um incremento de 39,98%. Sendo que a única atividade nova que justificaria incremento na restituição de valores a Valex foi a entrada em operação do posto de atendimento em Samambaia em julho de 2010, porém esse posto representou apenas 8,98% dos atendimentos feitos pela Valex no primeiro semestre de 2011, conforme dados do TDMAX, logo não se justificaria um incremento de quase 40% do custo operacional da Valex.

Grupo de POS		VALE FORTE – GAMA				
	Comum		Escolar		Total	
	Qtde	Valor	Qtde	Valor	Qtde	Valor
jan/2011	48.739,33	73.109,00	22.984,67	34.477,00	71.724,00	107.586,00
fev/2011	50.296,10	75.444,15	422.212,07	211.464,70	472.508,17	286.908,85
mar/2011	58.069,78	87.104,67	399.212,84	199.606,42	457.282,62	286.711,09
abr/2011	58.049,90	87.074,85	461.401,68	230.700,84	519.451,58	317.775,69
mai/2011	70.688,87	106.033,30	536.628,56	268.314,28	607.317,43	374.347,58
jun/2011	60.607,33	90.911,00	379.613,68	189.806,84	440.221,01	280.717,84
Total	346.451,31	519.676,97	2.222.053,49	1.134.370,08	2.568.504,81	1.654.047,05
Grupo de POS		VALE FORTE – SAMAMBAIA				
	Comum		Escolar		Total	
	Qtde	Valor	Qtde	Valor	Qtde	Valor
jan/2011	52.315,24	78.472,86	3.673,33	5.510,00	55.988,57	83.982,86
fev/2011	57.235,67	85.853,50	431.711,20	215.855,60	488.946,87	301.709,10
mar/2011	64.585,81	96.878,71	290.033,98	145.016,99	354.619,79	241.895,70
abr/2011	61.191,71	91.787,56	396.568,26	198.284,13	457.759,97	290.071,69
mai/2011	73.517,60	110.276,40	485.679,00	242.839,50	559.196,60	353.115,90
jun/2011	68.863,07	103.294,60	339.139,84	169.569,92	408.002,91	272.864,52
Total	377.709,09	566.563,63	1.946.805,61	977.076,14	2.324.514,70	1.543.639,77
Grupo de POS		VALE FORTE – SOBRADINHO				

	Comum		Escolar		Total	
	Qtde	Valor	Qtde	Valor	Qtde	Valor
jan/2011	20.413,47	30.620,20	17.330,24	25.995,36	37.743,71	56.615,56
fev/2011	20.983,74	31.475,61	464.972,27	232.576,80	485.956,01	264.052,41
mar/2011	25.279,00	37.918,50	324.546,74	162.273,37	349.825,74	200.191,87
abr/2011	22.388,67	33.583,00	404.572,92	202.286,46	426.961,59	235.869,46
mai/2011	27.091,33	40.637,00	516.855,58	258.427,79	543.946,91	299.064,79
jun/2011	22.297,33	33.446,00	382.163,86	191.081,93	404.461,19	224.527,93
<b>Total</b>	<b>138.453,54</b>	<b>207.680,31</b>	<b>2.110.441,61</b>	<b>1.072.641,71</b>	<b>2.248.895,15</b>	<b>1.280.322,02</b>
<b>Grupo de POS VALE FORTE – TAGUATINGA</b>						
	Comum		Escolar		Total	
	Qtde	Valor	Qtde	Valor	Qtde	Valor
jan/2011	164.989,73	247.484,60	36.858,67	55.288,00	201.848,40	302.772,60
fev/2011	179.218,50	268.827,75	1.558.764,56	779.562,28	1.737.983,06	1.048.390,03
mar/2011	194.410,91	291.616,37	1.086.941,02	543.470,51	1.281.351,93	835.086,88
abr/2011	1.436.086,46	718.043,23	189.447,57	284.171,36	1.625.534,03	1.002.214,59
mai/2011	1.857.502,90	928.751,45	233.850,03	350.775,05	2.091.352,93	1.279.526,50
jun/2011	1.356.026,90	678.013,45	218.262,15	327.393,22	1.574.289,05	1.005.406,67
<b>Total</b>	<b>5188235,4</b>	<b>3132736,85</b>	<b>3324124</b>	<b>2340660,42</b>	<b>8512359,4</b>	<b>5473397,27</b>
<b>Grupo de POS VALE FORTE – SCS</b>						
	Comum		Escolar		Total	
	Qtde	Valor	Qtde	Valor	Qtde	Valor
jan/2011	143.890,13	215.835,20	60.005,33	90.008,00	203.895,47	305.843,20
fev/2011	149.465,25	224.197,87	1.940.712,47	970.694,90	2.090.177,71	1.194.892,77
mar/2011	165.120,30	247.680,45	1.453.048,18	726.524,09	1.618.168,48	974.204,54
abr/2011	1.809.904,78	904.952,39	164.151,40	246.227,10	1.974.056,18	1.151.179,49
mai/2011	2.319.301,08	1.159.650,54	189.279,33	283.919,00	2.508.580,41	1.443.569,54
jun/2011	1.674.809,72	837.404,86	172.460,67	258.691,00	1.847.270,39	1.096.095,86
<b>Total</b>	<b>6262491,26</b>	<b>3589721,31</b>	<b>3979657,38</b>	<b>2576064,09</b>	<b>10242148,64</b>	<b>6165785,4</b>

14. Assim há evidências de que com o aumento da fiscalização sobre as restituições de despesas, a Fácil passou a incluir no faturamento da Valex valores referentes a despesas que não seriam restituídas de outra forma.

15. Corrobora esse entendimento o fato de que após a assunção do SBA pela DFTRANS o pagamento do mês de julho de 2011, sob o fundamento de ocupação temporária, art. 58, inciso V da Lei 8.666/93, Decreto nº 32.815/2011 e I.S. 106 e 107 de 2011, no qual foi exigida a comprovação das despesas efetivamente ocorridas, a Valex só ter conseguido comprovar os custos (inclusive BDI e Encargos Sociais) de R\$ 226.612,96 (valor líquido, sem retenções), conforme Ordem Bancária 2011OB00359. Cabe observar que conforme GFIP-SEFIP apresentada para comprovar os recolhimentos junto ao INSS, dos 92 trabalhadores relacionados na certidão 14 empregados haviam

sido contratados no mês de julho/2011 indicando que os custos nos meses anteriores seriam ainda menores.

16. Assim, essa Equipe de Auditoria entende que o valor ressarcido mensalmente à Fácil para o pagamento de sua subcontratada Valex, no montante de R\$ 395.709,38, estava nitidamente superfaturado. Inclusive o pagamento referente aos primeiros 15 dias da assunção, R\$ 193.638,29 realizados por meio da Ordem Bancária 2011OB00274 (processo 098.002.300/2011 não foi apresentado à essa Equipe de Auditoria) visto que, após a assunção só se conseguiu comprovar 57,27% do valor que vinha sendo pago, Processo nº 098.002.914/2011.

17. Frisa-se por fim que não foram apresentados os processos de pagamentos à Valex após a ocupação temporária solicitados no item 1 da Solicitação de Auditoria nº 10/2011, dificultando os trabalhos dessa auditoria, vide ponto 25 deste relatório.

## **18. RECOMENDAÇÃO**

Instaurar Processo de Tomadas de Contas Especiais para apurar as transferências de valores à Fácil a título de restituições dos serviços prestados pela empresa Valex maiores que os devidos, verificando todos os processos anteriores de prestação de contas dos ressarcimentos à Fácil.

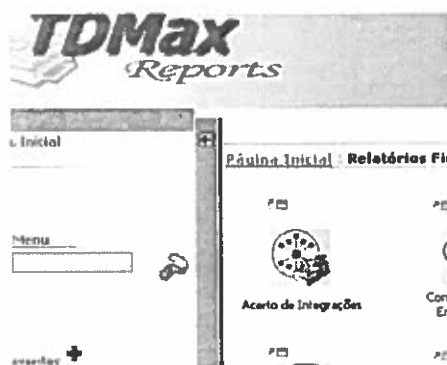
## **2. FRAGILIDADE E IMPROPRIEDADE NO PAGAMENTO DIÁRIO AOS OPERADORES DO STPC-DF**

19. Os resgates dos créditos devidos diariamente, segunda a sexta, aos operadores do STPC-DF são efetuados por meio do “Relatório de Resgate de Créditos dos Passageiros Transportados no Sistema STPC-DF”, tal relatório é retirado do programa TDMAX Módulo Remissão (deveria ser remição com “ç” que significa pagamento e não remissão que quer dizer perdão). Entretanto, os valores dos relatórios não são coincidentes com os pagamentos, créditos resgatados, efetuados a alguns dos operadores, são eles: COOTARDE, COOTRANSP, MCS SERVIÇOS, METRO-DF e TCB. As diferenças seriam em função de problemas na integração entre os modais ônibus e Metrô-DF. Como as informações no sistema não são “on line”, dependem da coleta de dados, só são consolidadas alguns dias após a utilização dos créditos. Por exemplo: um usuário com o produto Vale Transporte faz a primeira viagem no Metrô-DF, sendo debitado R\$ 3,00 de seu cartão no bloqueio na estação do Metrô-



DF, ao desembarcar no plano piloto e fazer a integração com uma linha da TCB, dentro do tempo limite, ao utilizar o cartão no validador de um ônibus da TCB não terá debitado o preço da passagem de ônibus, porque está fazendo integração (tarifa única), porém será registrada essa segunda operação no sistema para que R\$ 1,00 do valor creditado ao Metrô-DF seja transferido a TCB, mas essa transferência só será realizada após a coleta de dados do validador da segunda viagem, ônibus da TCB, o que pode levar alguns dias, pois não há norma da DFTRANS estabelecendo prazo de coleta.

20. Para corrigir essa diferença foi criado no TDMAX um relatório denominado de “Acertos de Integração” no qual é feito um acerto de contas dos valores devidos a cada empresa em função da integração. Entretanto, tal acerto não é feito automaticamente no sistema, os funcionários do SBA exportam os dados dos dois Relatórios, Resgate de Créditos e Acerto de Integração, para o Excel e fazem as operações de adição e subtração dos valores nesse programa, o que é uma fragilidade, pois podem ocorrer erros ou mesmo algum ato de má fé alterando os valores a serem pagos aos operadores.



21. Cabe ressaltar ainda que além da fragilidade o procedimento contém um erro, tendo em vista que o acerto de integração é feito exclusivamente no resgate dos créditos do produto Vale-Transporte, ou seja, nessa faixa contábil, porém a integração acontece também com os outros produtos (Cidadão, Estudante e Gratuidade-PNE\*). Logo o acerto deveria ser feito por produto a fim de evitar distorções nas faixas contábeis, visto que, cada produto tem origem de recursos diferente. Vide por exemplo as transações 1044 e 1045 do cartão 0.164.564.410 que realizou no dia 06/07/2011 a primeira viagem no Metrô-DF e uma integração com a linha 0.366 da COOTRANSP. Nessa transação foi utilizado um crédito de R\$ 3,00 do produto Cidadão creditados ao Metrô-DF, sendo que em 19/07/2011 foi realizado o “Acerto de Integração” transferido R\$ 1,00 do saldo devido ao Metrô-DF para a COOTRANSP, porém do produto Vale-Transporte.



## Acertos de Integração Detalhado do dia 18/07/2011

### SBA / DFTRANS - SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

#### Acertos de Integração Detalhado

Acerto: 802 - Empresa: 50632-METRO

Data Acesso	Perna	Cartão	Transação	Valor Viagem	Valor Recebido	Valor Devido	Acerto
06/07/2011 17:31:00	1	0.164.564.410	1044	3,00	3,00	2,00	-1,00
18/07/2011 06:00:00	1	3.751.380.740	427	3,00	3,00	2,00	-1,00
12/07/2011 18:26:00	1	3.758.034.372	1905	3,00	3,00	2,00	-1,00

### SBA / DFTRANS - SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

#### Extrato de Conta Corrente

Extrato de cartão de 6/7/2011 até 6/7/2011 - Prefixo: Todos- Linha: Todas- Evento: Todos- Todas as Transações

Cadastro:		3788 - CINTIA LEITE DE SIQUEIRA VIEIRA									
Cartão:		0.164.564.410									
		Situação: Liberado									
Data / Hora	Lote	Produto	Evento	Carro	Linha	Transação	Valor Mov.	Qtd.	Valor Unit.	Área	Saldo (R\$)
06/07/2011 06:17:46	95.5.2	Cidadão Metropolitano2	Débito Acesso	130999	391.3	1041	3,00	1,00	3,00	2	19,22
06/07/2011 18:57:00	95.5.2	Cidadão Metropolitano1	Débito Acesso	139827	156.1	1042	2,00	1,00	2,00	2	17,22
06/07/2011 17:11:36	95.5.2	Cidadão Metropolitano1	Débito Acesso	53198	156.1	1043	2,00	1,00	2,00	2	15,22
06/07/2011 17:31:00	95.5.2	Cidadão Metro01	Débito Acesso	2001	00002	1044	3,00	1,00	3,00	2	12,22
06/07/2011 18:16:52	95.5.2	Pagante - Urbano 3	Integração	510319	0.366	1045	0,00	0,00	1,50	2	12,22

22. Cabe ressaltar, que o longo espaço de tempo entre as operações e o acerto de créditos dificulta a conciliação e auditoria dos dados no sistema, veja que no exemplo acima há um delay de 13 dias entre a operação e o acerto de créditos, vide ponto 18.

### 23. RECOMENDAÇÕES

- a) Criar relatório no TDMAX que já traga os valores de integração consolidados com o resgate diário, por produto, evitando que seja requerido uma operação "manual" que traz uma fragilidade ao procedimento de resgate diário;
- b) Alterar o TDMAX, ou adquirir outro sistema que trate de forma segregada, mesmo na integração, os produtos: Cidadão, Vale Transporte, PNE-Gratuidade e Estudante;
- c) Estabelecer norma determinando prazo limite para as empresas operadoras do STPC-DF procedam à coleta de dados, conforme ponto 18 deste relatório.

## 3. PAGAMENTO AOS OPERADORES DO STPC-DF VIA CHEQUE ADMINISTRATIVO RESULTANDO EM CUSTOS AO DFTRANS E FRAGILIDADE NO CONTROLE DE PAGAMENTOS

24. Parte dos resgates diários efetuados por algumas das operadoras do STPC-DF era efetuada por cheques administrativos, tal situação por si só já geraria insegurança, devido à maior dificuldade no controle dos pagamentos efetuados por esse meio frente a outros como a transferência bancária, por exemplo. Mas, além disso, o BRB cobra uma tarifa da operadora do SBA pela emissão dos cheques administrativos, que conforme documentação apresentada correspondia a R\$ 25,00 para a emissão de cheque administrativo abaixo de R\$ 20.000,00 e 0,11% do valor do cheque para valores acima desse montante. E a partir de 01/03/2011 tal taxa passou a ser fixa (independente do valor) em R\$ 27,00 por cheque administrativo.

25. Os pagamentos dos valores referentes às tarifas bancárias relacionadas à emissão de cheques administrativos e boletos bancários eram executados pelos valores da seguinte conta da Fácil no BRB, Agência 063, Conta: 004372-8. Entretanto tais despesas não eram da delegatária conveniada para operacionalizar o SBA, Fácil, e sim das operadoras do STPC-DF que optam por fazer o resgate de crédito por esse meio de pagamento. Nesse ponto cabe ressaltar que a Fácil pagava diversos custos dos operadores do STPC-DF os quais eram indevidamente ressarcidos pela DFTRANS, vide ponto sobre pagamentos a TRANSDATA e dos Links da Garagem na Nota Técnica nº 01/2011-DIMAT/CONIE/CONT/STC e ponto 3.1.9 do RAE nº 01/2011-DIRAG/CONT.

26. Conforme resposta a Solicitação de Auditoria nº 21/2011, após a assunção do SBA pela Comissão Executiva da DFTRANS os valores dessas tarifas passaram a ser repassadas aos operadores, especificamente os montantes de R\$ 4.390,82, Memo Nº 004/2011- Financeiro - SBA, da empresa Riacho Grande, que supostamente concordou com o pagamento, e R\$ 16.417,70 dos operadores Condor-Lotaxi-Viplan (grupo Canhedo) o qual não havia efetuado o pagamento até a conclusão dos trabalhos de campo. Cabe ressaltar que devido à demora do pagamento pelos operadores a conta corrente estava com saldo negativo.

## 27. RECOMENDAÇÕES

- a) Editar normativo determinando que os resgates de créditos sejam efetuados por transferências bancárias, caso seja necessário a utilização de outros meios de pagamentos que impliquem em taxas de serviços bancários, repassar os custos aos respectivos operadores do STPC-DF; e



- b) Proceder à cobrança administrativa dos valores devidos pelos operadores, inclusive das taxas anteriores a assunção, caso os mesmos não sejam restituídos instaurar Processo de Tomada de Contas Especial.

#### **4. RECEITA DE VENDA DE SEGUNDA VIA DE CARTÕES APROPRIADA INDEVIDAMENTE PELA FÁCIL**

28. A receita arrecadada com a venda de segunda via de cartões era depositada, mesmo depois da assunção, em uma conta da Fácil junto a Caixa Econômica Federal, Agência 2403-Operação-003, conta corrente 00003100-4, que continuava a ser movimentada pelos Diretores Executivos da Fácil até o final dos trabalhos de campo dessa Auditoria. Cabe lembrar que todos os custos operacionais relacionados a esse procedimento eram ressarcidos pela DFTRANS à Fácil por meio do Convênio nº 001/2008, como aquisição dos cartões e pagamento dos salários dos funcionários.

29. O Decreto nº 31.311/2010 esclarece que a receita de venda de cartões não seria da operadora do SBA, *in verbis*:

Art. 35. Toda e qualquer entrada de caixa decorrente da venda de créditos de viagem do SBA será considerada arrecadação do STPC/DF, sendo que estes valores somente serão transformados em receita da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos- CCRC à medida que os correspondentes créditos de viagem forem utilizados pelos Usuários ou tiverem suas validades definitivamente expiradas.

(...)

§5º A receita proveniente da venda de cartões deverá ser contabilizada em conta do SBA, sendo transferida para a Câmara de Compensação de Receitas e Créditos- CCRC, através de normas específicas da Entidade Gestora. (grifo nosso)

30. Assim era indevido o procedimento da Fácil de reter a receita relativa à venda da segunda via cartões, sendo que a ilegalidade continuava a ocorrer até o fim dos trabalhos de campo dessa auditoria, pois até o final da auditoria de campo os valores da taxa de segunda via eram lançadas na conta da referida entidade. Ressalta-se que essa Equipe de Auditoria não tem conhecimento de nenhuma norma da DFTRANS explicitando como seriam feitos os repasses desses valores a CCRC.

#### **31. RECOMENDAÇÕES**

- a) Editar normativo determinando como deve ser o repasse de valores, referentes à venda de segunda via de cartões, das contas do SBA para a Câmara de Compensação de Receitas e Créditos;
- b) Criar uma conta contábil e abrir conta específica no BRB para controlar e movimentar as receitas provenientes da venda de segunda via de cartão; e
- c) Instaurar Processo de Tomada de Contas Especial para apurar os prejuízos causados pela retenção da receita da venda de segunda via de cartões pela Fácil.

## **5. RENÚNCIA DE RECEITA PELA NÃO APLICAÇÃO DO SALDO CIRCULANTE DAS FAIXAS CONTÁBEIS**

32. No período após a assunção analisado, 14/06 à 08/08/2011, o saldo da faixa contábil Vale Transporte, 4.1.1.85.99-1 00041-1, variou de R\$ 38.684.658,28 a R\$ 28.701.895,06, entretanto esse valor não recebeu nenhuma remuneração, juros, pois não era aplicado. Da mesma forma os saldos disponíveis das faixas contábeis Estudante, PNE e Cidadão.

33. Os saldos das faixas contábeis são provenientes da venda antecipada de créditos de viagens que serão posteriormente resgatados pelas operadoras, o saldo da conta Estudante e PNE são provenientes de repasses da DFTRANS, os da conta Vale Transporte da compra de créditos pelos empregadores e da conta Cidadão da compra de créditos diretamente dos usuários do STPC-DF. Sendo que os saldos dessas contas só tendem a aumentar, pois nem todos créditos vendidos serão consumidos pelos usuários, restando sempre um resíduo.

34. Em vez de faixas contábeis deveria haver uma conta contábil para cada produto e uma conta corrente específica para cada no BRB, em nome da DFTRANS, devendo ser assinado um convênio/contrato com esta instituição para redução de tarifas e aplicação diária dos saldos das contas. Sendo que os valores dos saldos devem ser vertidos ao FTFC-DF, conforme Lei nº 4.011/2007.

Art. 51. As fontes de recursos do FTFC/DF, discriminados no art. 15, I, da Lei nº 239, de 10 de fevereiro de 1992, passam a ser as seguintes:

(...)

IX – resultado líquido da aplicação financeira de saldos disponíveis; (grifo nosso)

## **35. RECOMENDAÇÕES**

- a) Firmar contrato ou convênio com o BRB para diminuir as tarifas das contas do SBA, para que sejam abertas contas específicas para cada produto e que os saldos dessas contas sejam investidos diariamente;
- b) Reverter os rendimentos das aplicações dos saldos das contas do SBA dos produtos Vale Transporte, Estudante, Cidadão e PNE, para o FTPEC-DF, conforme previsto no inciso IX, art. 51, da Lei nº 4.011/2007; e
- c) Instaurar Processo de Tomada de Contas Especial para apurar os prejuízos causados pela não aplicação dos saldos das faixas contábeis.

## 6. USUÁRIOS COM BENEFÍCIO DUPLICADO

36. Analisando o cadastro de estudantes do TDMAX em 14/06/2007 constata-se que 17.084 cartões de estudantes estavam duplicados, ou seja, haviam 8.506 estudantes com mais de um cartão cadastrado em seus nomes. Tal situação gerava prejuízos ao erário em função da possibilidade de utilização irregular do benefício, some-se ao fato das deficiências no cadastro de estudantes apontadas no ponto 3.4.2 do RAE nº 01/2011 - DIRAG/CONT, aos quais permaneciam pendentes.

37. Existia também a concessão do benefício do Passe Livre Estudantil a 50 Rodoviários beneficiados pela gratuidade funcional, ou seja, que já tinham o direito a viagens gratuitas e ilimitadas sendo esses benefícios, portanto indevidos nos termos do Art. 13 da Instrução Normativa nº 69/2010.

Art. 13. Não terão direito ao benefício do Passe Livre Estudantil, de que trata a Lei nº 4.462/2010, os estudantes Portadores de Necessidades Especiais e Idosos, que já gozem do benefício da gratuidade integral e ilimitada.

Parágrafo único. A vedação deste artigo estende-se aos estudantes que utilizem qualquer serviço específico de transporte pago pelo Distrito Federal, ou que gozem de qualquer outro benefício de gratuidade integral e ilimitada.

38. Da mesma forma existiam 102 PNEs que também eram beneficiados pelo Passe Livre Estudantil apesar de serem beneficiados da primeira gratuidade.

39. Nesse ponto cabe ressaltar o trabalho da Comissão Executiva do SBA que realizou os cruzamentos de informações e o cancelamento dos cartões mais antigos, conforme Ata da 18ª Reunião

da Diretoria Colegiada da DFTRANS, resguardando assim o erário, porém ainda era necessário sistematizar o controle do cadastro e responsabilizar os responsáveis pelas irregularidades.

40. Cabe observar ainda que existem outros benefícios denominados Passe Livre Rural e Transporte Escolar Especial os quais os alunos são atendidos por ônibus de empresas de transporte escolar, sendo essa despesa custeada diretamente pela Secretaria de Educação do DF. Conforme ponto 3.4.11 do RAE 01/2011-DIRAG/CONT, haviam 2.962 beneficiários constantes do cadastro do SBA e da Secretaria de Educação, configurando acumulação irregular dos dois benefícios, por meio dos itens “c”, “d” e “e” da Solicitação de Auditoria nº 16/2011 questionou-se as ações empreendidas pela Autarquia para sanar essa irregularidade sendo constatado que até essa data o problema persistia, pois apenas em 17 de agosto de 2011 foi enviado Ofício a Subsecretaria de Desenvolvimento Educacional requisitando a relação de alunos atendidos por aquele órgão para se fizesse o cruzamento de dados e o controle desses benefícios.

#### **41. RECOMENDAÇÕES**

- a) Definir uma sistemática de cruzamento de dados do cadastro do SBA, e de outros órgãos, para evitar que benefícios sejam concedidos irregularmente e em duplicidade, realizando o bloqueio via SBA dos beneficiários que fazem utilização indevida de mais de benefício;
- b) Inserir nos formulários de cadastro, do PLE, PNE, Funcional, Idoso ou qualquer outra gratuidade campo com declaração de que o beneficiário da gratuidade no STPC-DF não é contemplado por nenhuma outra gratuidade;
- c) Realizar um Convênio com a Secretaria de Educação para que os dados do cadastro dos alunos que utilizam o Passe Livre Rural e o Transporte Escolar Especial sejam disponibilizados para que a DFTRANS possa realizar o controle dos benefícios concedidos;
- d) Atender tempestivamente as recomendações da Secretaria de Transparência e Controle do DF;
- e) Instaurar Processo de sindicância para apuração de responsabilidade, por omissão em relação às recomendações do ponto 3.4.11 do Relatório RAE 01/2011-DIRAG/CONT; e
- f) Instaurar Processo de Tomada de Contas Especial em função do prejuízo causado ao erário distrital em função da concessão irregular de benefícios em duplicidade.

## **7. FALTA DE CONTROLE DA GRATUIDADE CONCEDIDA AOS PNES**



42. Durante os trabalhos de acompanhamento da assunção da operação do Sistema de Bilhetagem Automática, constatou-se que o sistema TDMAX traz registros de utilização acima da permitida por alguns dos usuários contemplados pelos benefícios da gratuidade para portadores de necessidades especiais, fato este que já havia sido constatado pela Comissão Executiva que de Ocupação Provisória da Fácil. Tal situação tornou-se especialmente grave com o advento da Lei nº 4.582, publicada em 8 de julho de 2011, a qual prevê que o ressarcimento integral dos custos dessa gratuidade aos operadores do STPC-DF ocorrerá às custas do erário distrital.

43. A referida norma legal traz em seu art. 5 a limitação de quatro viagens diárias para os PNEs e o dobro para os PNEs que possuem o benefício com acompanhante. Porém, analisando os relatórios do TDMAX percebe-se que essa limitação legal não está configurada no sistema, os cartões dos PNEs estão gravados sem qualquer limite, existindo usuários com até 72 viagens diárias (Cartão 3.709.363.403 em 14/07/2011), restando claro que a Fácil nunca cumpriu as determinações contidas nos artigos 5º e 6º da Portaria Conjunta nº 02, da Secretaria de Estado de Transportes e de Justiça, Direitos Humanos e Cidadania do DF, de 27 de agosto de 2008, que estabeleciam o limite em 8 viagens individuais ou 16 com acompanhante, para o bloqueio do cartão e apuração do uso indevido.

44. Cabe ressaltar que os registros do sistema TDMAX trazem evidências da conivência e envolvimento de alguns dos prepostos, motoristas e cobradores, das operadoras do sistema com a utilização irregular desse benefício. Por exemplo: o cartão 1.269.336.010 do usuário 236621 (PNE com direito a acompanhante) foi utilizado 173 vezes em um período de 3 dias, 11/07/2011 a 13/07/2011, sempre nas linhas 366.1 e 0.366, da COOTRANSP, tendo sempre como motorista o de matrícula GDF 029297 e os cobradores GDF 011459 e 157783. Da mesma forma foram encontradas evidências de que alguns funcionários da operadora Expresso São José desviavam o faturamento com a utilização do cartão 1.223.971.498 do usuário PNE 243194. Tais situações são tipificadas pelo Código Penal como o crime de peculato, art. 312, já que os empregados das operadoras são equiparados a funcionários públicos nos termos do art. 327, § 1º da mesma lei.

45. Diante da situação essa Secretaria de Transparência emitiu a Solicitação de Ação Corretiva nº 09/2011, datada de 15 de julho de 2011, e as Solicitações de Auditoria nº 07/2011 e 08/2011, recomendando ações imediatas visando sanar os problemas encontrados. Diante das



irregularidades comunicadas à DFTRANS, a Comissão Executiva do SBA tomou as seguintes providências:

a) Bloqueou o cartão de 56 beneficiários, inclusive de 6 recolhidos no Metrô-DF, e solicitou que fossem instaurados processos administrativos para a suspensão do benefício dos usuários nos termos do art. 8 da Lei nº 4.582/2011;

b) Deu ciência das evidências de conivência aos operadores COOTRANSP e Expresso São José que comunicaram terem demitido os funcionários envolvidos por justa causa;

c) Deu ciência dos fatos ao delegado titular Chefe de Polícia da Vigésima Sexta Delegacia de Polícia Civil do DF; e

d) Criou procedimento para identificar utilização dos cartões acima do limite diário para que sejam bloqueados.

46. Apesar dessas ações indicarem o interesse da Comissão Executiva de inibir a utilização irregular da gratuidade por parte de alguns beneficiários, ações mais efetivas devem ser imediatamente adotadas, como: inserir no sistema ou nos cartões a limitação legal do número de viagens diárias tornando impossível a utilização dos mesmos em número superior ao limite legal. Cabe ainda ressaltar que a Lei nº 4.582/2011 em seu art. 12, § 2º prevê o cadastramento dos beneficiários num prazo de 90 dias da publicação, que ainda não havia sido iniciado durante os trabalhos de auditoria. Cabe observar que o cadastro dos PNEs no TDMAX não contém as informações necessárias para a correta identificação dos usuários, campos de endereço estão cadastrados com informações como “endereço principal”, o nome da mãe traz informações como: Mãe, \*, etc., veja por exemplo o cadastro abaixo onde um PNE com 31 anos tem no seu cadastro uma foto de bebê:





Página Inicial | Cadastro | Cadastro de Gratuitos

**Dados Cadastrais** | Endereços | Contatos

Código: 248470 ☐ Cartão Grátis

Nome: [Campo de texto]

Nome de Imprimido: [Campo de texto]

CPF: [Campo de texto]

RG: [Campo de texto]

Endereço: [Campo de texto]

Sexo: ☒ Masculino ☐ Feminino

Sub-Tipo: [Campo de texto]

Perfil Cognitivo: [Campo de texto]

Perfil Socioeconômico: [Campo de texto]

Idade Mensal: [Campo de texto] ☐ Infância

Limite Mensal: [Campo de texto] ☐ Infância - (Limite para cartão no formato x3)

Cartão: [Campo de texto]

Observações: ☒ Sobre o cartão no andamento ☐ Sobre o cartão pelo cartão

Informações complementares

Data de Nascimento: [Campo de texto]

Nome da Mãe: [Campo de texto]

RG da Mãe: [Campo de texto]

Descrição: [Campo de texto]

Assinatura: [Campo de texto]

CPF: [Campo de texto]

Endereço: [Campo de texto]

Endereço Principal

Transdata Smart

Página Inicial | Cadastro | Cadastro de Gratuitos

**Dados Cadastrais** | Endereços | Contatos

Descrição: [Campo de texto]

Endereço: [Campo de texto]

Bairro: [Campo de texto]

Cidade / Estado: [Campo de texto] ☐ Estado Federal

CEP: [Campo de texto]

Sexo: [Campo de texto]

Endereço Principal

Transdata Smart

47.

## RECOMENDAÇÕES

- Sanear imediatamente o cadastro dos PNEs procedendo junto a Secretaria de Estado de Justiça e Cidadania o recadastramento dos beneficiários dentro do prazo estabelecido pela Lei nº 4.582/2011;
- Inserir no sistema TDMAX ou nos cartões dos beneficiários os limites de utilização diária trazidos na Lei nº 4.582/2011 evitando assim que os beneficiários façam utilização do benefício acima do limite legal;
- Recolher, suspender ou bloquear o cartão dos beneficiários que estão utilizando indevidamente o benefício e instaurar processo administrativo sumário para a

apuração das irregularidades, concedendo o devido contraditório, nos termos do art. 8 da Lei nº 4.582/2011;

- d) Instaurar Processo de Sindicância para apurar as responsabilidades pelo acompanhamento inadequado do SBA, visto que, a utilização inadequada do benefício de gratuidade pelos portadores de necessidades especiais vem de longa data, lembrar que a legislação anterior limitava o benefício a oito ou dezesseis viagens;
- e) Instaurar processo de Tomada de Contas Especial em função do prejuízo causado ao erário em função da utilização da gratuidade acima dos limites estabelecidos na legislação vigente.

## **8. FALHA NO BLOQUEIO DE CARTÕES IMPLICANDO PREJUÍZO AO ERÁRIO**

48. Quando um usuário utiliza o benefício irregularmente, ou o cartão é perdido, ou no caso de usuários com benefício/cartões duplicados, procede-se o bloqueio desses cartões pelo sistema do SBA. Os bloqueios dos cartões no sistema TDMAX são feitos através de uma lista de configuração do sistema denominada “Lista Vermelha”, as informações nessa lista são inseridas nos servidores do SBA pela equipe de TI localizada na loja do SBA do CONIC. Porém, para haver o bloqueio efetivo desses usuários é necessário que os validadores instalados nos ônibus ou nos bloqueios do Metrô-DF façam a coleta diária de dados e atualizem sua “Lista Vermelha”, ou seja, tenham a relação de cartões bloqueados.

49. Em análise aos dados do SBA constatou-se que cartões bloqueados continuavam a ser utilizados no sistema, como no caso do cartão nº 2.794.875.923 da usuária 800273. Em 28/07/2011 havia um saldo de R\$ 375,50 de Vale Transporte após a comunicação da usuária ao Operador do SBA de que seu cartão havia sido roubado, este foi bloqueado no sistema TDMAX, no dia 02/08/2011 a usuária retirou novo cartão e teve reembolsado o saldo do cartão bloqueado no novo cartão, de nº 2.305.272.873, inclusive R\$ 92,00 que foram creditados em 29/07/2011 no antigo cartão. Constatou-se que o cartão roubado apesar de estar bloqueado no sistema continuava a ser utilizado até a data que a equipe de Auditoria acompanhava o SBA, 24/08/2011, inclusive com o saldo de R\$ 92,00 que recebeu após estar bloqueado. Logo haverá uma diferença na faixa contábil Vale Transporte, pois está se consumindo mais créditos que os adquiridos por falha no bloqueio, já que está se consumindo o valor reembolsado e o do cartão que estaria bloqueado, acarretando prejuízo ao erário público que acabará tendo de cobrir o saldo negativo da faixa contábil.

50. Outro exemplo é o cartão nº 3.663.441.779 do PNE com Acompanhante, cadastro nº 236572, que foi bloqueado em 19/07/2011 por utilização abusiva do benefício. Continuou sendo utilizado no sistema até 06/08/2011, no período de 22/07/2011 (dois dias para sincronizar o sistema e efetivar o bloqueio) a 06/08/2011 o usuário ainda utilizou o cartão 304 vezes. A partir de 08 de julho de 2011 o GDF passou a ressarcir integralmente as operadoras por esse benefício, Lei nº 4.582 /2011, em um prejuízo ao erário no montante de R\$ 908,50.

51. A falha no bloqueio pode ocorrer devido a duas situações: na primeira os operadores não teriam executado corretamente a coleta de dados no sistema, assim como o validador não teria recebido as informações do servidor do TDMAX mantendo a “Lista Vermelha” defasada, o que permitiria os cartões bloqueados continuassem passando por esses validadores; a segunda possibilidade é que, por algum motivo, bug no sistema, os validadores mesmo fazendo corretamente a coleta não atualizem corretamente a “Lista Vermelha”.

52. Devido ao grande prazo decorrido em que alguns cartões bloqueados continuaram funcionando no sistema, e passando por validadores de diversas empresas, inclusive alguns com listas vermelhas atualizadas, evidenciavam a ocorrência de uma falha sistêmica no bloqueio. Nesse sentido a Ata lavrada da reunião datada do dia 18 de agosto de 2011 entre a Comissão Executiva do SBA, essa Equipe de Auditoria e a TRANSDATA, fabricante do TDMAX, em seu item 6 esclarece:

O Sr. Silvestre questionou então a respeito das falhas no bloqueio, o Sr. Delfeu informou que por anomalia (constatada atualmente), alguns validadores estavam operando com listas que não continham todos os cartões que deveriam estar bloqueados.

Foi entregue para atualização nesta data uma nova versão de firmware de validador que possui rotina adicional de segurança para forçar a troca completa das listas de cartões bloqueados para evitar quaisquer diferenças complementares. Assim que esta nova versão estiver instalada em todos os validadores da frota, será possível identificar se todos os cartões bloqueados passarão a ser rejeitados pelos validadores.

53. Assim, fica evidenciada a falha no sistema da TRANSDATA causando relevante prejuízo ao DFTRANS visto que diversos créditos foram utilizados indevidamente no sistema. Após questionamentos por essa Equipe de Auditoria a Comissão Executiva do SBA realizou consulta ao



banco de dados e chegou à conclusão de que as falhas no bloqueio representaram um prejuízo de R\$ 63.478,81 no período de 01/06/2011 a 22/08/2011.

54. Além disso, como não há qualquer norma estabelecendo prazos para os operadores realizarem a coleta de dados também, é comum que existam falhas no bloqueio em função de validadores estarem funcionando com listas de bloqueio desatualizadas. No trecho do relatório de meia viagem recortado abaixo é possível notar que dois bloqueios do Metrô-DF estavam na mesma data com “Listas Vermelhas” diferentes, LV 3337 (de 26/07/2011) e LV 3334 (de 25/07/2011), e Listas de Configuração supostamente defasadas, pois são datadas de 14/07/2011, na data de 26/07/2011. Como não há nos relatórios data de atualização das listas vermelhas, apenas consultando o banco de dados é possível obter a data das listas, não é possível aos operadores saberem se estão ou não com as listas atualizadas.

#### FACIL - SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

##### Diário de Meia Viagem

De 26/7/2011 até 26/7/2011 - Todas as Linhas - Todos os Prefixos - Código do Motorista: Todos - Empresa: METRO - Viagens: Todas - Tipo do Turno: Todos - Modalidade Operador A: Todas - Modalidade Operador B: Todas

Turno: 21228063	Data: 26/07/2011	Carro: 3891	Versão CE: 2957	Versão LV: 3337	Versão Acesso: 329	Lista Config: 14/7/2011 17:58:00											
Motorista: 979621 - Heracilton Emmanoel de Sá de Andrade	Coletor: 979621 - Heracilton Emmanoel de Sá de Andrade			Cartões Iniciais: 0		Cartões Finais: 682178											
Linhas: 00003 - METRO	Modalidade de Trabalho - M: Normal														Tabela: 8		
Pontos	Início	Fim	Tempo	Km	Total	Equiv	PK	PKE	VT	Comum	Escolar	Pagantes	Gratuitos	Funcion.	Itaq.	Metro	E Integral
P11..P11	23:45:34	23:47:18	00:01:44	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totais				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Turno: 21228118	Data: 26/07/2011	Carro: 6801	Versão CE: 2956	Versão LV: 3333	Versão Acesso: 329	Lista Config: 14/7/2011 17:58:00											
Motorista: 979621 - Heracilton Emmanoel de Sá de Andrade	Coletor: 979621 - Heracilton Emmanoel de Sá de Andrade			Cartões Iniciais: 0		Cartões Finais: 791625											
Linhas: 00006 - 168	Modalidade de Trabalho - M: Normal														Tabela: 8		
Pontos	Início	Fim	Tempo	Km	Total	Equiv	PK	PKE	VT	Comum	Escolar	Pagantes	Gratuitos	Funcion.	Itaq.	Metro	E Integral
P11..P11	23:45:54	23:47:14	00:01:20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totais				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

## 55. RECOMENDAÇÕES

- Editar norma estabelecendo prazo máximo para coleta de dados nos validadores dos operadores do STPC-DF garantindo assim que o bloqueio de cartões via SBA seja efetivo, salvaguardando o erário;
- Inserir no relatório Diário de Meia Viagem as datas de atualização das listas de bloqueio, “Lista Vermelha”, para que os operadores do SBA saibam se estão rodando com validadores com lista de configuração defasada; e
- Instaurar Processo de Tomadas de Contas Especial em função dos prejuízos causados ao erário por falhas no bloqueio que permitem que cartões bloqueados continuem a ser utilizados no sistema.

## **9. EVASÃO DE RECEITAS DEVIDO A FALTA DE CONTROLE DA UTILIZAÇÃO DOS CARTÕES FUNCIONAIS**

56. Os funcionários das empresas operadoras do STPC-DF, rodoviários, têm direito a utilizarem um cartão funcional que permite o acesso gratuito para ser utilizado diariamente como instrumento de trabalho. Entretanto, esse cartão não é utilizado para transpor a roleta, sendo geralmente apenas apresentado ao cobrador/motorista. Essa pratica fragiliza o controle e facilita a falsificação dos cartões, já que por não passarem nos validadores/catracas do SBA não se requer que os mesmos sejam gravados eletronicamente no SBA. Durante os trabalhos de auditoria no SBA a Equipe tomou ciência da apreensão de 6 cartões da categoria funcional falsificados, os quais foram entregues a polícia pela Comissão Executiva do SBA, conforme Ofício nº 30/2011.

57. Conforme resposta da Solicitação de Auditoria nº 14/2011 não existe no STPC-DF norma determinando que os rodoviários transponham a catraca, utilizando assim o validador para liberar o embarque. A implementação de tal procedimento além de inviabilizar a utilização de cartões falsificados da categoria funcional também inibiria a prática de alguns rodoviários de embarcar outras pessoas que o acompanham e que não têm direito a gratuidade, como familiares, pois as utilizações estariam registradas no sistema do SBA, contribuindo assim para diminuir a evasão de receitas no STPC-DF. Nesse sentido a Portaria nº 98/2007, declarada nula, fazia referência a necessidade de transposição da catraca em seu art. 29, já o Decreto 31.311/2010 foi omissivo nessa questão, porém estabelece que o DFTRANS tem a obrigação de acompanhar a utilização dos cartões do pessoal de operação, Art. 41, inciso III.

Art. 29 - Do Cartão Funcional - Esse cartão será destinado exclusivamente a categoria dos Rodoviários que exerçam trabalhos nas empresas permissionárias e será utilizado para transposição das catracas quando fora de expediente e como ferramenta de operação dos equipamentos quando dentro de seus turnos. (grifo nosso)

### **58. RECOMENDAÇÃO**

Editar norma determinado que os rodoviários tenham que utilizar os cartões funcionais nos validadores do SBA instalados nos ônibus, a fim de inibir a falsificação de cartões e a utilização irregular dos mesmos.

## 10. FALHA NO CADASTRO DE VEÍCULOS NOS SISTEMAS

59. Os veículos são cadastrados no TDMAX no campo cadastro de prefixos, o número dos prefixos deveriam corresponder aos números dos veículos autorizados pela DFTRANS a rodar e cadastrados no SIT, porém há grande discrepância entre as informações das duas bases de dados. Existem 714 veículos na base de dados do TDMAX e não constantes na base de dados do SIT. Ou seja, existem pelo menos 714 veículos não autorizados cadastrados na base de dados do SBA, isso porque, o número de prefixos cadastrados no SIT também supera e muito a quantidade de veículos autorizados a operar no STPC-DF, vide o ponto sobre veículos excepcionais (ponto 12). Abaixo segue o número de veículos cadastrados no TDMAX sem correspondente no SIT por empresa operadora está indicada no quadro abaixo:

Empresa	Número de Veículos
CIDADE BRASÍLIA	41
CONDOR TRANSPORTES URBANOS LTDA	17
COOBRAETE	69
COOPATAG	2
COOPATRAM	4
COOPERATIVA ALTERNATIVA	9
COOPERTRAN	64
COOTARDE	1
COOTRANSP	4
LOTAXI TRANSPORTES URBANOS LTDA	37
PIONEIRA	61
PLANETA	35
RÁPIDO BRASÍLIA	37
RIACHO GRANDE	86
ROTA DO SOL TRANSPORTE E TURISMO LTDA	74
SÃO JOSÉ	15
SATÉLITE	8
VENEZA	8
VIPLAN VIAÇÃO PLANALTO LTDA	77
VIVA BRASÍLIA	65
Total de Veículos	714

## 60. RECOMENDAÇÕES

- Sanear o cadastro de veículos no TDMAX retirando do mesmo todos os veículos que não tenham autorização para operar no STPC-DF; e
- Instaurar Processo de Sindicância para apurar a responsabilidade pela inserção no SBA de veículos não autorizados a operar no STPC-DF.

## 11. DEFICIÊNCIA NO CADASTRO DE VEÍCULOS NO SISTEMA TDMAX

61. O cadastro de veículos no TDMAX é feito de maneira incompleta, foi constatado que vários campos essenciais foram deixados em branco, como a data inicial e final da vigência, indicando assim não haver controle efetivo sobre a idade/qualidade/quantidade da frota via SBA, vide ponto 15 deste relatório. Também não há no TDMAX nenhuma relação entre o Número do Prefixo (Número do Veículo) com o número do chassi, placa do ônibus, ou qualquer elemento que individualizasse o veículo ao prefixo, tal fato permite que os validadores sejam trocados, não havendo assim controle via sistema de quais ônibus estão realmente rodando em qual linha. E mais, um mesmo validador pode ser configurado para rodar com qualquer prefixo, e o sistema efetua a coleta e o repasse independente de ser um prefixo cadastrado ou não, ou mesmo se o prefixo pertence à outra empresa, ponto 14 deste relatório.

The screenshot displays the 'Cadastro de Prefixo' (Prefix Registration) form within the TDMAX Web Gerencial system. The interface is in Portuguese. The form fields are as follows:

- Prefixo:** 922
- Capacidade:** (empty)
- Tipo:** Regular
- Operadora:** TCB
- Nome:** TCB - CENTRAL
- Garagem:** TCB - CENTRAL
- Data Inicial:** 16/08/2008
- Data Final:** (empty)

Buttons visible include 'Limpar Nova Busca', 'Salvar', and 'Cancelar'. Below the main form, there is a section for 'Validadores' (Validators) with fields for 'Destino', 'Início', 'Hora', 'Fim', and 'Hora', and a 'Salvar' button.

62. Assim, essa Controladoria entende que as informações constantes no cadastro de veículos do TDMAX são insuficientes para o adequado controle da frota. Também é importante observar que o fato de que os validadores podem ter configurados números diferentes dos registrados no sistema TDMAX e mesmo assim conseguirem fazer a coleta, fato que torna o cadastro no TDMAX “dispensável”.

**RECOMENDAÇÕES**

- a) Alterar o sistema TDMAX para que este utilize o cadastro de veículos do SIT evitando discrepância de informações e facilitando o controle da frota;
- b) Enquanto não ocorrer a integração das bases de dados do SIT e TDMAX como recomendado acima, crie formulário de cadastro de veículos no TDMAX que contenha pelo menos as seguintes informações: número de prefixo no SIT, placa do veículo, operadora, número do chassi, ano de fabricação, data início da vigência da permissão, data fim da permissão;
- c) Alterar o TDMAX para que só seja possível fazer o resgate de créditos sob prefixos efetivamente cadastrados no sistema;
- d) Criar procedimento que obriguem as operadoras informar quando ocorre a troca de validador por manutenção em um carro; e
- e) Instaurar Processo de Sindicância para apurar as responsabilidades pelas deficiências no cadastro da frota no TDMAX.

**12. FROTA CADASTRADA NO SIT SEM PERMISSÃO REGULAR (EXCEPCIONAL)**

64. As licitações no STPC-DF eram realizadas por quantidade de veículos, frota, como no caso da Concorrência nº 01/2011-ST. Todos os veículos que circulam no sistema deveriam ser amparados legalmente por permissões precedidas de licitações, e estas permissões deveriam ter prazos limites compatíveis com as vidas úteis dos veículos, observando os limites legais. Entretanto, existe uma figura no STPC-DF conhecida como frota excepcional, que são veículos que continuam rodando no sistema mesmo sem amparo em um instrumento de permissão regular. Transcreve-se trecho do Memo nº 291/2010-DTE/DFTrans/DF que expõe o início do problema:

Quando da publicação da Portaria nº 34 de julho de 2008 (cópia em anexo), que revogou todas as permissões outorgadas aos operadores do então Serviço de Transporte Público Alternativo - STPA/DF (operado por veículos de menor capacidade "Vans"), argumentava-se na área de Transportes, que em função da retirada de tais veículos, a população seria prejudicada em termos de oferta do serviço, mesmo com a operacionalização dos 450 microônibus (Licitação nº EC-01/2007) e demais ajustes operacionais nas linhas operadas por ônibus (maior capacidade).



Outro argumento usado à época é de que, em função da renovação da frota de ônibus do STPC-DF, empresários de ônibus teriam firmado um acordo com o Governo do Distrito Federal - GDF para a substituição de 500 ônibus por modelos novos até o dia 21 de abril de 2007.

No dia 20 de abril de 2007, quatro grupos de empresas entregaram 310 novos ônibus, com mais 30 já encomendados para serem entregues no mesmo mês. Somente a empresa Viação Planalto Ltda - VIPLAN não cumpriu o acordo. No mesmo dia o governador José Roberto arruda anunciou que os 160 ônibus não substituídos pela VIPLAN seriam licitados. A concorrência teve por objeto a delegação de quatro lotes compostos de 40 veículos do tipo alongado.

Nesse contexto, os 500 ônibus que deveriam sair do Sistema, continuaram em operação, caracterizando o que se conhece por frota excedente ou frota excepcional. (grifo nosso)

65. A época do citado memorando, 12 de agosto de 2010, haviam 747 veículos registrados como excepcionais nos relatórios do SIT. Hoje são 991 veículos que estão nessa situação de irregularidade, segue tabela discriminando o número de veículos excepcionais por empresa em 18/08/2011:

Nome da Empresa Operadora	Total de Veículos Excepcionais
CONDOR	101
EDMILSON DAMIMO SMO JOSÉ	3
LOTAXI	6
R3 PIDO BRASILIA	43
RIACHO GRANDE	63
SMO JOSÉ	168
TCB	3
VENEZA TURISMO	8
VIA, MO CIDADE BRASILIA	63
VIA, MO PIONEIRA	91
VIA, MO PLANETA	103
VIA, MO SATÉ LITE	65
VIA, MO VIVA BRASILIA	53
VIPLAN	221
<b>Total geral</b>	<b>991</b>

66. Alguns desses veículos apenas estão cadastrados indevidamente no SIT, já foram substituídos e continuaram no cadastro do SIT, como parece ser o caso dos três veículos da TCB, entre outros. Porém, destes veículos cadastrados como excepcionais, 433 veículos tiveram faturamento em julho de 2011, conforme dados do TDMAX condensados na tabela abaixo:

Nome da Empresa Operadora	Total Arrecadado pelos Veículos Excepcionais (julho/2011)
CIDADE BRASÍLIA	R\$ 140.334,95
CONDOR TRANSPORTES URBANOS LTDA	R\$ 485.069,84
LOTAXI TRANSPORTES URBANOS LTDA	R\$ 23.904,48
PIONEIRA	R\$ 364.794,85
PLANETA	R\$ 345.504,18
RÁPIDO BRASÍLIA	R\$ 350.378,06
RIACHO GRANDE	R\$ 2.226.901,85
SÃO JOSÉ	R\$ 582.185,00
SATÉLITE	R\$ 322.192,78
VIPLAN VIAÇÃO PLANALTO LTDA	R\$ 393.770,08
VIVA BRASÍLIA	R\$ 273.307,55
<b>Total geral</b>	<b>R\$ 5.508.343,62</b>

67. Também cabe observar que no SIT todos os veículos excepcionais estão com data final de vigência da autorização alguma das seguintes datas: 31/12/2997, 31/12/2998 e 31/12/2999. Ou seja, não há controle do prazo de vigência dessas permissões “excepcionais”, e sem amparo legal, sendo esses veículos grandes responsáveis pela elevada idade da frota. Não sendo demais lembrar o que prescreve o Art. 78 do Regulamento do STPC-DF:

Art. 78. A execução de serviços de transporte público coletivo sem a **correspondente delegação do Poder Público**, fundada neste Regulamento, nos Regulamentos próprios de cada serviço e demais normas complementares, **será considerada ilegal e caracterizada como clandestina.** (grifo nosso)

68. Assim, desde 2007 existe uma situação de irregularidade que vem sendo agravada a cada dia, pois um número de veículos excepcionais cada vez maior está cadastrado no sistema. Lembre-se que essas permissões excepcionais por não serem licitadas não pagam outorga a Administração Pública. Como o preço mínimo para a outorga era de R\$ 25.700,00, edital da Concorrência 01/2011-ST, se o serviço prestado pelos ditos veículos excepcionais fosse executado por veículos com permissões, o valor arrecadado apenas com a outorga dessas permissões seria de R\$ 11.128.100,00 (433 veículos excepcionais faturaram em julho/2001 x R\$ 25.700,00). Além disso, essa situação gera detrimento da receita de operadores licitados, interfere no equilíbrio econômico-financeiro do STPC-DF, facilita que veículos sejam alocados nas linhas não cadastradas e em linhas de outros operadores.



69. Aqui cabe ressaltar o posicionamento do Ministério Público de Contas do Distrito Federal no Parecer nº 426/2009-MF, fls. 100 do processo 21313/07-MPC/DF:

"(...)d) a principal irregularidade detectada, na execução dos contratos oriundos da licitação de 1997, foi a adição de novas frotas, sem licitação, nas frotas dos permissionários Rápido Brasília e Veneza, ambos do Grupo Amaral, bem como na frota do permissionário Riacho Grande, com a denominação de "Autorizações Excepcionais".

e) As "Autorizações Excepcionais" concedidas às empresas que participaram da licitação realizada em 1997 e, também, às outras empresas que não participaram dessa licitação, e, ainda, toda a frota irregular de cada uma das empresas operadoras do transporte público coletivo do Distrito Federal, estão resumidas na tabela II (fl. 102 do Anexo I);

(...)

- g) Os expedientes utilizados para se conceder as "autorizações Excepcionais" estão insertos às fls. 09 a 87 do Anexo I;
- h) Os crimes praticados pelos agentes públicos que concederam essas "Autorizações Excepcionais", em razão do tempo decorrido, já estão prescritos;
- i) Contudo, há que se noticiar acerca da Ação Popular originada na Segunda Vara de Fazenda Pública do Distrito Federal, Processo nº 2001.01.1.103514-8 APC (fls. 142 a 152 do Anexo I), tendo como réus Valmir Antonio Amaral e Outros, já com sentença proferida pela Primeira Instância, condenando os mesmos a ressarcir o erário em R\$ 22.464.000,00. Esse valor equivale à receita que teria auferido o Distrito Federal se houvesse outorgado, mediante concorrência, as permissões de 234 ônibus concedidas irregularmente aos réus (fls. 153 a 157). Atualmente, o processo tramita em grau de recurso na 2ª turma Civil (fl. 159);
- j) Considerando que as autorizações excepcionais foram concedidas também a Viplan, Planeta e Riacho Grande, acredita-se que o Ministério Público, querendo, poderia ser autor de uma nova Ação Popular, visando o ressarcimento ao erário do valor equivalente ao que teria obtido se tivesse promovido as necessárias licitações, em vez de ter concedido autorizações excepcionais."

70. Cabe por fim observar que a concessão de permissões de serviços públicos de transporte coletivo em âmbito distrital sem amparo em procedimentos regulares também foi objeto do Decreto nº 31.973, de 26 de julho de 2010, que determinou a adoção de todas as medidas visando à realização de licitação dos serviços que estivessem em desacordo com as normas de licitação vigentes. Inclusive incumbiu a então Corregedoria-Geral do DF a fiscalização do fiel cumprimento desse Decreto.

## 71. RECOMENDAÇÕES

- a) Regularizar imediatamente a situação da frota excepcional licitando ou aditando os contratos de permissão vigentes, até o limite legal, e retirando essas supostas autorizações excepcionais em vassalagem ao Decreto Distrital nº 31.973/2010 e do dever de licitar as permissões e concessões de serviço público, caput do art. 175 da CF;
- b) Instaurar Processo de Tomada de Contas Especial para reparar os danos causados ao erário pela permissão de que veículos operem no STPC-DF sem recolher a devida outorga, pelo menos **R\$ 11.128.100,00 (onze milhões cento e vinte oito mil e cem reais)** e sem participar do devido procedimento licitatório; e
- c) Instaurar Processo de Sindicância e/ou Administrativo Disciplinar para apurar as responsabilidades pela permissão de que esses veículos excepcionais continuem operando no STPC-DF.

### **13. FROTA NÃO CADASTRADA NO SIT E OPERANDO NO TDMAX**

72. Além dos veículos excepcionais relatados acima, que operam sem permissão formal da DFTRANS, existem veículos que mesmo não estando cadastrados no SIT, ou seja, não existem para a DFTRANS ou já tiveram sua autorização suspensa, mas estavam cadastrados e operando no TDMAX e arrecadando valores via SBA. Tal situação só é possível diante do longo período de omissão desta Autarquia frente o dever de fiscalizar o SBA e o Convênio nº 001/2008, assim como as deficiências dos Sistemas SIT e TDMAX, que não compartilham a mesma base de dados, e das deficiências da fiscalização na rua da DFTRANS.

73. Nesse ponto cabe relatar que a Autarquia não tem qualquer controle na venda de Validadores pela Transdata aos operadores, que é o equipamento necessário para fazer a coleta dos valores no SBA, nem mesmo na criação dos Chips SAM, chave de segurança que libera esses equipamentos para funcionar, cuja senha está na posse dos operadores do SETRANSP-DF. Assim é perfeitamente possível que algum operador compre um ônibus, instale um validador, gere um Chip SAM e comece operar, e até receber valores do SBA sem que a Autarquia tome conhecimento.

74. Os dados do SBA refletem essa fragilidade, existiam, em 01/08/2011, 1.488 veículos inativos e 3.669 veículos ativos (os veículos são tratados no TDMAX como prefixos) segundo relatórios do TDMAX, ou seja, existiam 5.157 veículos cadastrados no TDMAX, número significativamente maior que os 4.134 existentes no Cadastro do SIT, da mesma forma esse número é



muito superior ao número de veículos no STPC-DF registrados na Secretaria de Transporte do DF que é de 2.972 veículos no sistema.

75. A arrecadação desses veículos não cadastrados no sistema da DFTRANS, SIT, mas que estão cadastrados no TDMAX é demonstrada para o mês de julho de 2011 no quadro abaixo:

<b>Empresa</b>	<b>Número de Prefixos inexistentes no SIT mas cadastrados no TDMAX por empresa</b>	<b>Total Arrecadado</b>
CIDADE BRASÍLIA	9	R\$ 170.178,28
CONDOR TRANSPORTES URBANOS LTDA	16	R\$ 435.930,04
COOBATAETE	3	R\$ 48.237,93
COOPERATIVA ALTERNATIVA	1	R\$ 57.535,33
COOTRANSP	4	R\$ 412.939,50
LOTAXI TRANSPORTES URBANOS LTDA	19	R\$ 642.984,34
RÁPIDO BRASÍLIA	15	R\$ 132.408,37
RIACHO GRANDE	8	R\$ 443.807,34
VENEZA	8	R\$ 354.255,48
VIVA BRASÍLIA	49	R\$ 2.924.501,09
<b>Total geral</b>		<b>R\$ 5.622.777,70</b>

76. Assim, além do prejuízo aos demais operadores e do desequilíbrio causado no sistema pela operação de veículos irregulares, se os 132 veículos relacionados acima fossem veículos regulares, que passaram pelo devido processo de licitação para operar, deveriam pagar ao menos o valor mínimo da outorga da Concorrência nº 01/2011-ST, ou seja, R\$ 25.700,00 por veículo, num prejuízo aos cofres públicos de R\$ 3.392.400,00.

## 77. RECOMENDAÇÕES

- Alterar o sistema TDMAX para que este utilize o cadastro de veículos do SIT evitando discrepância de informações e facilitando o controle da frota;
- Interromper o repasse de valores via SBA a título de veículos que não estejam cadastrados no SIT e por consequência não tenham a devida permissão para operar no STPC-DF, desencorajando assim os operadores à utilizarem veículos em número maior ao de suas permissões;
- Controlar o número de validadores vendidos para as empresas pela TRANSDATA, de maneira que só seja permitido aos operadores possuírem uma quantidade de validadores igual ao de veículos habilitados mais uma reserva técnica para manutenção;



- d) Controlar a criação dos Chips SAM que permitem que os equipamentos, validadores e POS, entrem em operação no SBA;
- e) Utilizar os dados do TDMAX/SBA para apreender os veículos que rodam indevidamente, sem permissão, no STPC-DF;
- f) Instaurar Processo de Sindicância e/ou Administrativo Disciplinar para apurar as responsabilidades pela permissão de que veículos não autorizados fossem cadastrados no TDMAX e operassem no STPC-DF;
- g) Aplicar sanções as operadoras do STPC-DF que operaram com veículos clandestinos no STPC-DF; e
- h) Instaurar processo de Tomada de Contas Especiais para apurar o prejuízo causado ao erário, visto que, os veículos não autorizados não pagam outorga nem deveriam receber repasses de valores via SBA pois sua operação é ilegal e clandestina nos termos do art. 78 do Regulamento do STPC-DF.

#### **14. TDMAX PERMITE QUE VALIDADORES CONFIGURADOS COM PREFIXOS INEXISTENTES OU DE OUTRAS EMPRESAS SEJAM REMUNERADOS**

78. Como já relatado não existe qualquer vinculação entre o validador e o prefixo do veículo no TDMAX, também é possível inserir em qualquer validador um número de prefixo qualquer sob o qual haverá o registro dos dados no TDMAX, mesmo um prefixo não cadastrado nesse sistema pode fazer a coleta e ser remunerado. Porém, para que os dados sejam registrados de forma correta as empresas deveriam ser obrigadas a operar com os validadores configurados com os mesmos números de prefixos do veículo.

79. Essa equipe de auditoria encontrou empresas atuando sob o prefixo, veículos, de outra empresa. A título de exemplo, no período de 01/07/2011 a 31/07/2011, empresas Viação Pioneira e Viação Cidade Brasília (ambas do mesmo grupo) operaram o prefixo 400076 (supostamente, pelo cadastro do SIT, o carro de Placa JJQ2587 da Pioneira) e as empresas Rápido Brasília Transportes e Turismo e Viação Satélite (grupos diferentes) operando o prefixo 152340. Tal situação é impossível, pois os ônibus são pintados, adesivados, com os números de prefixos e nome das operadoras, não existindo a possibilidade de o mesmo veículo pertencer a duas operadoras, e também como já



comentado as licitações são por veículos. Segue abaixo relação dos valores arrecadados por empresa atuando sob prefixo de outra empresa:

Empresa detentora do Número da Permissão	Empresas atuando sob o Número de permissão de outra									
	CIDADE BRASÍLIA	CONDOR TRANSPORTES URBANOS LTDA	PIONEIRA	PLANETA	RÁPIDO BRASÍLIA	RIACHO GRANDE	SATÉLITE	VIPLAN VIAÇÃO PLANALTO LTDA	VIVA BRASÍLIA	Total geral
CIDADE BRASÍLIA			R\$ 642,00	R\$ 8.836,96			R\$ 33.672,00		R\$ 3.149,84	R\$ 46.300,80
CONDOR TRANSPORTES URBANOS LTDA								R\$ 569.382,71		R\$ 569.382,71
LOTAXI TRANSPORTES URBANOS LTDA		R\$ 64.076,03						R\$ 2.584.079,03		R\$ 2.648.155,06
PIONEIRA	R\$ 30.120,49			R\$ 77.577,44						R\$ 107.697,92
PLANETA			R\$ 4.068,00							R\$ 4.068,00
RÁPIDO BRASÍLIA		R\$ 4.808,83					R\$ 3.888,44		R\$ 30.942,34	R\$ 39.639,61
ROTA DO SOL TRANSPORTE E TURISMO LTDA						R\$ 308.695,77				R\$ 308.695,77
SATÉLITE				R\$ 50.805,58						R\$ 50.805,58
VIPLAN VIAÇÃO PLANALTO LTDA		R\$ 175.601,79								R\$ 175.601,79
VIVA BRASÍLIA		R\$ 9.325,00			R\$ 12.176,53					R\$ 21.501,53
Total geral	30.120,49	253.811,65	4.710,00	137.219,98	12.176,53	308.695,77	37.560,44	3.153.461,74	34.092,18	R\$ 3.971.848,79

80. Cabe frisar que o sistema TDMAX remunera tais valores à empresa que é detentora do validador e não à detentora do prefixo.

81. Como já relatado o TDMAX aceita que números de veículos não cadastrados no sistema façam coleta e sejam remunerados, segue tabela com prefixos inexistentes no TDMAX e no SIT, mas remunerados pelo SBA.

Empresa	Prefixo	Total	Empresa	Prefixo	Total
CIDADE BRASÍLIA	301301	R\$ 591,00	RÁPIDO BRASÍLIA	15734	R\$ 3.283,00
	301733	R\$ 10.632,00		102080	R\$ 0,00
	301770	R\$ 46.129,50		151664	R\$ 10.204,30
CONDOR TRANSPORTES URBANOS LTDA	43708	R\$ 852,10		152970	R\$ 1.037,62
	54405	R\$ 65.279,50	RIACHO GRANDE	202093	R\$ 26.653,27



COOPERTRAN	550729	R\$ 2.818,00		203523	R\$ 31.790,32
	550956	R\$ 14.996,00		302088	R\$ 658,00
COOTARDE	521637	R\$ 16.027,00	SATÉLITE	140285	R\$ 86.793,52
COOTRANSP	28177	R\$ 1.701,00		141708	R\$ 3.326,22
	510513	R\$ 167.473,00	TCB	9997	R\$ 7.305,18
	510521	R\$ 163.097,50	VIPLAN VIAÇÃO PLANALTO LTDA	53971	R\$ 2.515,24
	510530	R\$ 81.083,50		132846	R\$ 69.622,66
	510548	R\$ 50.718,00		136415	R\$ 686,00
	20427	R\$ 19.958,87		137577	R\$ 10.639,92
LOTAXI TRANSPORTES URBANOS LTDA	21353	R\$ 2.689,48		138744	R\$ 39.614,85
	8825	R\$ 37.225,98		138782	R\$ 774,00
PIONEIRA	400292	R\$ 73.626,44		139752	R\$ 1.272,64
	402172	R\$ 4.996,96		442187	R\$ 67.895,52
	402267	R\$ 1.981,46		732080	R\$ 81.971,00
	404541	R\$ 2.254,00	VIVA BRASÍLIA	10	R\$ 0,00
	145945	R\$ 2.837,00		32213	R\$ 12,00
PLANETA	195096	R\$ 23.400,90		61723	R\$ 131,66
	198852	R\$ 647,00			
	296401	R\$ 23.865,00			
	296487	R\$ 41.555,00			
			<b>Total geral</b>		<b>R\$ 1.302.623,13</b>

82. Essa deficiência no sistema dificulta o controle da frota via SBA, visto que veículos sem autorização podem rodar com validadores configurados com prefixos válidos no sistema, e veículos autorizados por erro de operação (configuração do validador), podem estar operando com prefixos inexistentes ou de outras empresas. Cabe ressaltar que tal situação também distorce os relatórios do TDMAX de acompanhamento da frota, especialmente o de “Demanda por Carro”.

### 83. RECOMENDAÇÕES

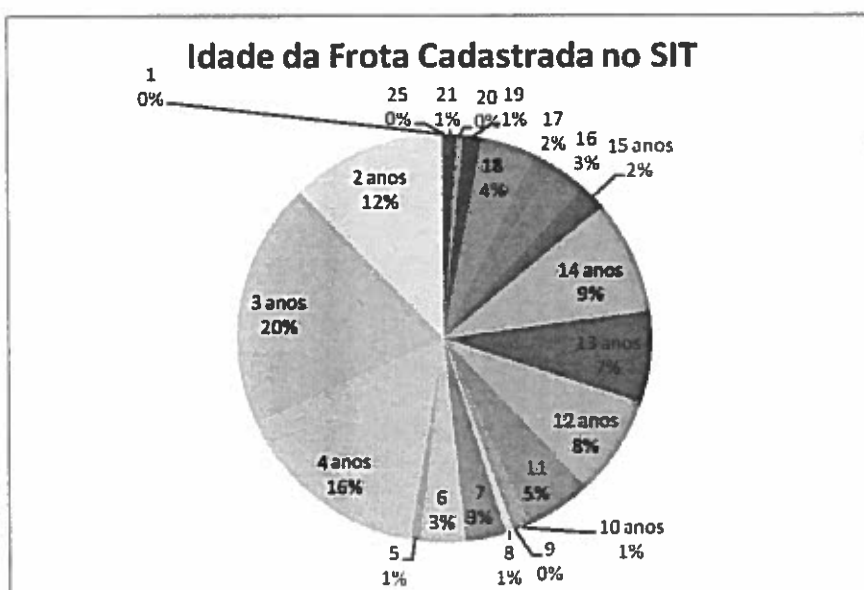
- Criar mecanismo no SBA para que os validadores só possam funcionar com o número do prefixo do ônibus em que estejam efetivamente instalados;
- Editar normativo determinando que fiscalização do DFTRANS cheque em suas vistorias físicas se o número do prefixo configurado no validador corresponde ao prefixo do veículo;
- Não realizar repasses de valores via SBA para operadoras sob número de prefixos não autorizados, ou autorizados a outras operadoras; e



- d) Instaurar Processo de Sindicância e/ou Administrativo Disciplinar para apurar as responsabilidades pelo repasse de valores a operadores que operaram sob número de prefixos inexistentes e de outras operadoras.

## 15. IDADE DA FROTA ACIMA DA PERMITIDA E NÃO CONTROLADA NO SIT E NO TDMAX

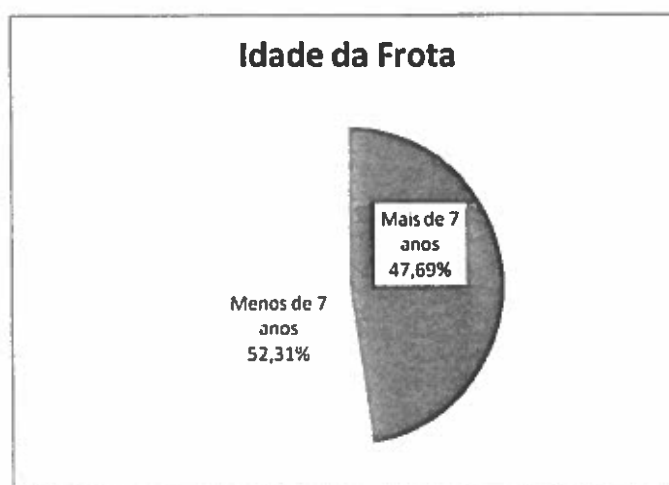
84. Conforme dados do SIT a idade média dos veículos cadastrados na DFTRANS em 02/08/2011 era de 8,26 anos. Essa idade média da frota é muito acima da recomendada, sendo recorrente reclamações por parte dos usuários e da imprensa sobre ônibus fora de condições de uso, vide por exemplo reportagem do Correio Braziliense datada de 23 de agosto de 2011.



Ano de Fabricação	Idade da Frota (anos)	Número de Veículos	Percentagem	Percentagem acumulada
1986	25	7	0,17%	0,17%
1990	21	38	0,92%	1,09%
1991	20	20	0,48%	1,57%
1992	19	61	1,48%	3,05%
1993	18	173	4,18%	7,23%
1994	17	78	1,89%	9,12%
1995	16	110	2,66%	11,78%
1996	15	86	2,08%	13,86%
1997	14	374	9,05%	22,91%
1998	13	300	7,26%	30,16%
1999	12	325	7,86%	38,03%
2000	11	218	5,27%	43,30%

2001	10	42	1,02%	44,32%
2002	9	11	0,27%	44,58%
2003	8	26	0,63%	45,21%
2004	7	132	3,19%	48,40%
2005	6	143	3,46%	51,86%
2006	5	33	0,80%	52,66%
2007	4	641	15,51%	68,17%
2008	3	811	19,62%	87,78%
2009	2	498	12,05%	99,83%
2010	1	7	0,17%	100,00%
<b>Total geral</b>		<b>4134</b>	<b>100,00%</b>	

85. Conforme Resolução 4.737 – CTPC/DF, de junho de 2011, a vida útil de um ônibus convencional básico é sete anos, 84 meses, assim retirando os veículos executivos (prestam serviço diferenciado), os ônibus Padron (possuem vida útil de 120 meses), e os ônibus Articulados e Biarticulados (possuem vida útil de 144 meses), a idade média da frota cadastrada no SIT é de 8,17 anos, sendo que quase 50% da frota convencional tem idade superior a limite, conforme gráfico abaixo:



86. Em relação ao controle da idade da frota via TDMAX/SBA constata-se que o mesmo não existe, pois na base de dados do SBA não consta qualquer informação relacionada à idade ou ano de fabricação dos ônibus cadastrados no sistema, vide ponto 11 deste relatório. Assim desconhece-se a idade média real da frota do STPC-DF, pois existem diversos veículos que estão cadastrados exclusivamente no TDMAX, conforme relatado no ponto 13 deste relatório.

87. Cabe observar que como as licitações no STPC-DF são por frota a vigência da concessão deveria coincidir com a vida útil, para o padrão de operação estipulado, dos veículos licitados. Entretanto no SIT existem mais de dois mil prefixos cadastrados com vigência até o ano de 2999 ou 2998, ou seja, quase 1000 anos de vigência.

#### **88. RECOMENDAÇÕES**

- a) Promover licitações para contratação de novos veículos e retirar os veículos mais antigos da operação;
- b) Verificar quais veículos estão com sua permissão vencida e retirá-los imediatamente do cadastro do SIT; e
- c) Instaurar Processo de Sindicância para apurar a responsabilidade do cadastro no SIT de tempo de vigência das permissões de quase mil anos.

### **16. LIBERAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PARA OPERAR NO SBA SEM INTERVENÇÃO DO DFTRANS**

89. Os equipamentos do SBA, dentre os quais destaca-se os validadores, são fornecidos aos operadores do STPC-DF exclusivamente pela empresa TRANSDATA. Para que os validadores sejam habilitados a operar no SBA é necessário que se gere um chip de controle, Chip Sam (Security Application Module), conforme Relatório Final do Grupo de Trabalho instituído pela Instrução de Serviço nº 51 de 29/03/2011 o procedimento para geração desses chips era a seguinte:

#### **4. Geração de Chip SAM para validadores**

- a) O operador encaminha ofício ao SETRANSP informando a quantidade de veículos para a geração de Chip SAM.
- a) O SETRANSP decide em reunião a geração dos Chips SAM solicitados.
- b) Por meio de um POS com status MASTER e inserção das senhas de TODOS os membros do SETRANSP, são gerados os Chip SAM para os veículos solicitados.

90. Como a DFTRANS não controla a venda (locação/comodato) dos validadores, nem participa dos procedimentos para geração do chip SAM, que libera os validadores para uso nos veículos das empresas, a omissão da entidade acaba por permitir que veículos clandestinos funcionem no SBA, vide pontos 13 e 14 deste relatório. Nas próprias palavras do Grupo de Trabalho:



Foi informado também pelo operador do SBA que os procedimentos para geração do chip SAM que libera os validadores para uso nos veículos das empresas não insere, em nenhuma de suas etapas, a liberação, controle e deferimento do DFTRANS. Desta forma, a ausência de controle do órgão gestor enseja a possibilidade da utilização de veículos sem a autorização expressa dada pelo DFTRANS para circular, ou, ainda, ônibus que já deveriam ter saído de circulação, rodando em linhas ativas. Recentemente, a mídia, noticiou sobre o número excessivo de veículos sem autorização do DFTRANS circulando no sistema. Tal situação, sobre constituir irregularidade, labuta de forma extremamente negativa à imagem do DFTRANS, e, em última análise, fragiliza a ação do Governo do DF.

91. Mesmo diante de todo exposto, a geração de Chips SAM permanecia possível apenas com a anuência do SETRANSP-DF, que ainda era a única detentora da chave de criação/gravação desses chips.

## 92. RECOMENDAÇÕES

- a) Assumir imediatamente o controle da geração dos Chips SAM que liberam os validadores para funcionar no SBA cumprindo assim o papel da autarquia de gestora do STPC-DF e não permitindo que veículos não autorizados operem no sistema; e
- b) Quando da nova licitação de solução tecnológica para o SBA, equipamentos ou equipamentos/software, determine que a empresa ganhadora da licitação só possa fornecer os validadores aos operadores do STPC-DF após autorização do DFTRANS.

## 17. LINHAS IRREGULARES OPERADAS VIA SBA

93. Durante os trabalhos de acompanhamento da assunção da operação do Sistema de Bilhetagem Automática - SBA, anteriormente operado pela Fácil, constatou-se que a irregularidade apontada no item 3.4.13 do Relatório de Auditoria Especial nº 01/2011-DIRAG/CONT, desta Secretaria de Transparência, a saber, “Habilitação de Linhas de ônibus no SBA sem Autorização da DFTRANS”, permanecia. A inadequação do cadastro de linhas no sistema TDMAX que gerencia o Sistema de Bilhetagem Automática – SBA, também está evidenciado no Relatório Final do Grupo de Trabalho instituído pela Instrução de Serviço nº 51 de 29/03/2011, vide trecho abaixo:



Além dos pontos citados já, o Grupo de Trabalho identificou divergências relacionadas ao cadastro de linhas, itinerários e veículos no sistema TDMax, em relação ao cadastro do DFTRANS. Tome-se como exemplo o problema gerado em virtude da divergência no cadastro de linhas que como consequência pode afirmar o seguinte:

- 1 - O operador não poderá ser pago pela operação feita, não sendo contabilizadas as viagens para a empresa que não teve a autorização do DFTRANS para operar;
- 2 - Alunos que possuem o cartão do PLE e devidamente cadastrados para utilizar esta linha não poderão fazer uso do benefício;
- 3 - Alguns operadores alteram indevidamente o validador com linha não pertencente àquela empresa para conseguir efetuar o recebimento dos créditos das viagens. Esta atividade ilegal prejudica os alunos e compromete a programação do órgão gestor, uma vez que as informações das linhas programadas e operadas serão totalmente divergentes.
- 4 - A integração com outro modal, caso existisse para a linha programada, não ocorreria.

94. Diante de tais constatações questionou-se a Comissão que estava gerindo a assunção por meio do item 3 da Solicitação de Auditoria nº 01/2011 em relação as ações que estavam sendo empreendidas para sanear o cadastro de linhas, e corrigir as divergências entre o TDMAX e o SIT. Os jurisdicionados informaram que por meio do Memo. 011/2011 requisitou-se as ordens de serviço para as linhas existentes no programa da DFTRANS (SIT) e não cadastradas no TDMAX, e o posicionamento quanto a efetivação ou suspensão das linhas existentes no cadastro do TDMAX e não encontradas nos registros do SIT e linhas existentes em ambos sistemas, mas com operadores cadastrados divergentes.

95. Então, por meio do item 2 da Solicitação de Auditoria nº 05/2011, questionou-se novamente a atuação da Autarquia frente ao problema, a qual não foi respondida. Em reunião da Diretoria Colegiada datada de 13/07/2011 ficou registrado que a Diretoria Técnica estaria realizando estudo para efetivar as linhas que não estão no cadastro, mas que seriam necessárias ao sistema, e suspender as demais linhas.

96. Entretanto, como já relatado em linhas acima, a DFTRANS tem ciência dessa situação desde, pelo menos, 12 de janeiro de 2011, sendo de sua responsabilidade a programação e autorização das linhas de ônibus do STPC/DF, nos termos do art. 20 do Decreto nº 27.660, de 24 de janeiro de 2007. Assim as linhas existentes no cadastro do TDMAX, sem a expressa permissão da Autarquia Distrital, estavam funcionando irregularmente, inclusive recebendo recursos financeiros relativos aos créditos de viagem dos cartões utilizados, pois estavam indevidamente cadastradas no SBA.



97. Cabe ressaltar que constatou-se o ponto 3.4.13 do RAE 01/2011 DIRAG/CONT comparando o cadastro de linhas do TDMAX com os dados do sítio da DFTRANS, o qual possui um ícone onde é possível consultar os horários das linhas de ônibus, onde era simples a visualização pelos órgãos de controle e pela população/usuários das linhas autorizadas. Porém, hoje as linhas que não estão no SIT, ou seja, não possuem ordem de serviço autorizando seu funcionamento, também aparecem nesse sítio, contudo elas têm seu campo itinerário vazio, visto não terem regulamentação/programação, conforme figura abaixo:

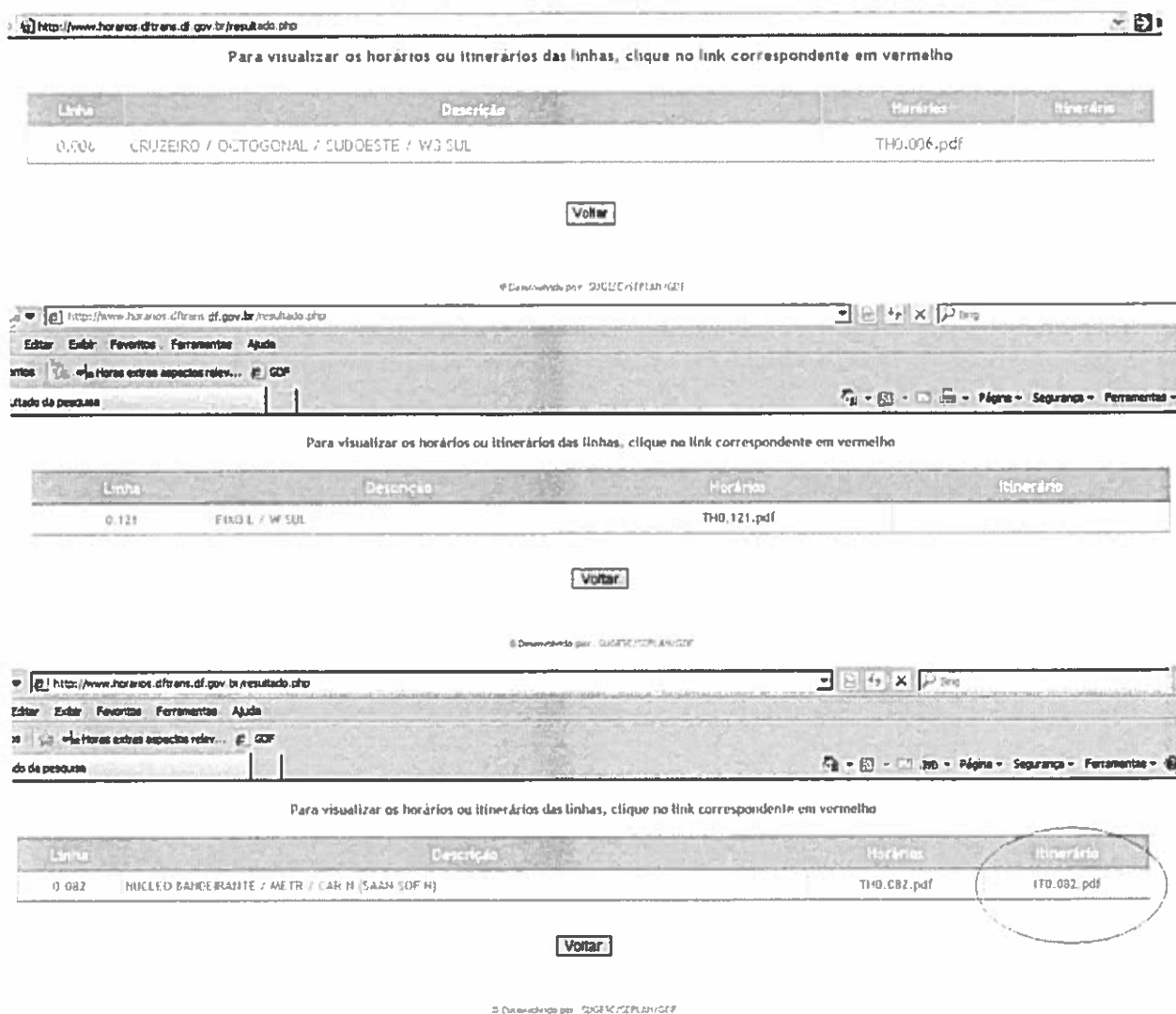


Figura 1 – Consulta as linhas no sítio da DFTRANS, as duas primeiras linhas, 0.006 e 0.121, são linhas não cadastradas no SIT (sem autorização da DFTRANS), a última linha é regularmente autorizada.

98. Diante do exposto, a atitude da Autarquia de incluir em seu sítio na internet linhas que não estão autorizadas a funcionar, dificulta o controle social, bem como os trabalhos dos órgãos de

controle. O procedimento adotado de divulgar no site as linhas cadastradas no TDMAX, independentemente de estarem ou não autorizadas, parece querer convalidar uma situação de fato, que além de ser ilegal, causa diversos problemas ao STPC-DF.

99. Diante dos fatos essa Secretaria de Transparência expediu a Solicitação de Ação Corretiva nº 10/2011, de 25 de julho de 2011, recomendando que:

a) Retirar imediatamente do cadastro do TDMAX as linhas não autorizadas, regularizando aquelas indispensáveis à continuidade do serviço público, porém realizando a cobrança de multas e restituição valores pagos indevidamente, aos operadores que estavam operando em linhas sem autorização do DFTRANS;

b) Divulgar no site oficial da Autarquia apenas as linhas de ônibus que estejam regularmente autorizadas;

c) Instaurar Processo de Sindicância pelo não atendimento tempestivo das recomendações dessa controladoria, assim como apurar as responsabilidades pelo acompanhamento inadequado do Convênio 001/2008, notadamente pela omissão no dever de fiscalizar o cadastro de linhas no TDMAX no período anterior a assunção;

d) Instaurar processo de Tomada de Contas Especial em função do pagamento indevido a operadores do STPC-DF que não tem autorização para atuar nessas linhas; e

e) Integrar os cadastros do SIT, SBA (TDMAX) e do SBE (sistema do Metrô-DF).

100. A referida Solicitação de Ação Corretiva não foi respondida pela DFTRANS e as recomendações não foram integralmente implementadas permanecendo as irregularidades trazidas nos seguintes subitens.

#### **17.1. DIVERGÊNCIA NO CADASTRO DE LINHAS DO SBA E DO SIT, E DEFICIÊNCIA NO CADASTRO**

101. Conforme consulta formulada nas bases de dados do TDMAX e do SIT, na data de 11/08/2011, existe grande discrepância entre as linhas cadastradas nos dois sistemas, existiam 162 linhas que estavam cadastradas no TDMAX, porém não estavam cadastradas no SIT. Da mesma forma existiam 40 linhas no cadastro do SIT que não estavam registradas no TDMAX. O número de linhas inexistentes no SIT, mas cadastradas no TDMAX por empresa operadora é demonstrada no quadro abaixo:

<b>OPERADORA DO STPC-DF</b>	<b>NÚMERO DE LINHAS IRREGULARES CADASTRADAS NO TDMAX</b>
CIDADE BRASÍLIA	7
CONDOR TRANSPORTES URBANOS LTDA	74
COOBATAETE	1
COOPATRAM	2
COOPERATIVA ALTERNATIVA	3
COOPERTRAN	1
COOTARDE	5
COOTRANSP	4
LOTAXI TRANSPORTES URBANOS LTDA	71
MCS SERVIÇOS	7
PIONEIRA	17
PLANETA	21
RÁPIDO BRASÍLIA	13
RIACHO GRANDE	7
SÃO JOSÉ	7
SATÉLITE	9
VENEZA	1
VIPLAN VIAÇÃO PLANALTO LTDA	74
VIVA BRASÍLIA	12

Observação: a soma do total de linhas dessa tabela é maior que 162, pois uma mesma linha pode ser cadastrada para mais de um operador.

102. Cabe observar que a competência para elaborar e manter o cadastro de linhas é atribuída apenas à DFTRANS conforme Decreto nº 27.660/2007, art. 20, inciso XVI, ou seja, as linhas cadastradas no SBA pela Fácil sem expressa autorização da DFTRANS são irregulares e sua operação configura operação clandestina, nos termos do art. 78 do Regulamento STPC-DF, e deve ser coibida.

103. Por fim, informa-se que o cadastro de linhas do TDMAX não contém informações relevantes para o eficaz acompanhamento da operação do STPC-DF, como: número da ordem de serviço, tabela horária, data inicial da linha, data do cadastro, frota alocada, entre outros.



Página Inicial : Configurações de Linhas : Busca de Linhas : **Cadastro de Linhas**

**Dados da Linha**   Distâncias   Itinerário   Empresas   Ponto Final Automático   Terminal

Código:  ☒ Ativo

Nome:

Sistema:

Grupo de Integração:

Ponto Inicial:

Ponto Final:

Ponto de Rendação 1:

Ponto de Rendação 2:

☐ Esta linha usa timeout de liberação de catraca

☐ Esta linha utiliza tempo de espera antes de liberar a catraca

**Transdata smart**

#### 104. RECOMENDAÇÕES

- Sanear imediatamente o cadastro de linhas do TDMAX, retirando todas as linhas irregulares do cadastro do SBA;
- Inserir no sistema de cadastro de linhas do SBA todas informações necessárias a fiscalização;
- Integrar o sistema de cadastro de linhas do SBA e do SIT e do Metrô-DF;
- Instaurar Sindicância para responsabilizar os responsáveis pela introdução de linhas não autorizadas no cadastro do SBA e pela omissão no dever de fiscalizar corretamente o Convênio 001/2008 firmado entre a Fácil e a DFTRANS; e
- Instaurar Processo de Sindicância para apurar as responsabilidade pelo cadastro de linhas irregulares no sistema do SBA (TDMAX).

#### 17.2. ARRECADAÇÃO DE VALORES VIA SBA DAS LINHAS IRREGULARES NÃO CADASTRADAS NO SIT

105. Não é demais lembrar que durante a vigência do Convênio nº 001/2008 a gestão e operação do SBA estavam nas mãos da associação Fácil, constituída esta exclusivamente pelos operadores do STPC-DF, filiados ao SETRANSP-DF. Devido a esse fato e da omissão da DFTRANS

de fiscalizar e fazer cumprir suas atribuições, diversas linhas foram criadas diretamente pelas operadoras do sistema, o que é irregular. Muitas dessas linhas acabaram por sobrepor linhas regulares de outras empresas afetando negativamente o equilíbrio do STPC-DF.

106. Nesse contexto houve uma inversão de papéis onde as operadoras começavam a operar linhas cadastradas no SBA sem qualquer permissão da DFTRANS, e só após longa data essas eram “autorizadas” pela DFTRANS. Segundo o próprio regulamento da DFTRANS, Decreto nº 27.660/2007, em seu art. 20 atribui a Gerência de Programação e Monitoramento a competência para elaborar a programação de linhas, no mesmo sentido, vale lembrar o que reza o Regulamento do STPC-DF:

Art. 20. A Entidade Gestora aprovará propostas de criação, alteração e extinção de qualquer linha ou serviço, objetivando atender às necessidades e conveniências dos usuários e do STPC/DF.

§ 1º As propostas poderão ser oriundas do CTPC/DF, dos usuários, dos delegatários e da própria Entidade Gestora.

§ 2º As propostas deverão estar fundamentadas em pesquisas, estudos técnicos e avaliações dos aspectos econômicos, financeiros, sociais e políticos das ações recomendadas, realizadas pela Entidade Gestora.

§ 3º As propostas oriundas dos delegatários somente serão aceitas quando devidamente embasadas em estudos, nos termos do parágrafo anterior.

107. Confirmando as informações trazidas no parágrafo anterior apresenta-se na tabela abaixo a arrecadação de três linhas no período de 01/01/2011 a 31/05/2011, que só foram autorizadas a funcionar pela DFTRANS a partir de 01/06/2011, ou seja, funcionavam irregularmente sem autorização da Autarquia Gestora do STPC-DF no modal Rodoviário.

Número da Linha	Descrição	Ordem de Serviço criando a linha	Data Inicial de Operação (regular)	Faturamento de 01/01/2011 a 31/05/2011
056.4	Samambaia Norte (2a Avenida) Quadras 800/1000/ "P" Sul (H. Prates -P4-P3-P2)	242-DTE/10	01/06/2011	R\$ 185.874,82
367.4	Samambaia Norte (expansão) Qds 800/1000/Taguatinga Sul	246-DTE/11	01/06/2011	R\$ 18.606,00
373.8	Samambaia Norte Qds 800/1000 (2a Avenida)/Rod. Plano Piloto (EPNB-Eixo)	248-DTE/11	01/06/2011	R\$ 9.417,00

108. Porém parte significativa do total arrecadado no SBA foi realizado por linhas que permanecem sem a devida autorização da DFTRANS, a tabela abaixo demonstra os valores arrecadados de 01/01/2011 a 31/07/2011 em linhas que até a data fim dos trabalhos de auditoria em campo não tinha autorização para funcionar.

Número da Linha	Total de Passageiros Transportados	Valores arrecadados de 01/01/2011 a 31/07/2011	Número da Linha	Total de Passageiros Transportados	Valores arrecadados de 01/01/2011 a 31/07/2011
0.008	1.335.772	R\$ 2.661.746,49	251.9	2.143	R\$ 2.279,00
0.074	46.076	R\$ 76.206,64	252.7	16.762	R\$ 43.076,01
0.084	5.785	R\$ 9.933,07	252.8	18.551	R\$ 47.924,00
0.096	381	R\$ 646,00	260.1	216	R\$ 513,00
0.121	2.487	R\$ 4.171,99	260.2	104	R\$ 258,00
0.203	4.613	R\$ 12.341,00	305.3	555	R\$ 1.578,00
0.217	2.318	R\$ 6.066,00	366.6	3.110	R\$ 3.216,00
0.220	65	R\$ 162,00	366.7	389.830	R\$ 492.595,00
0.231	9	R\$ 18,00	366.8	33	R\$ 42,00
0.251	44	R\$ 49,50	367.7	80	R\$ 144,00
0.359	166.861	R\$ 259.109,67	367.8	28.308	R\$ 47.159,55
0.387	29	R\$ 69,00	372.9	43.716	R\$ 66.452,94
0.388	1.309	R\$ 3.405,00	373.3	18.400	R\$ 48.143,00
0.390	144	R\$ 393,00	391.5	131.317	R\$ 324.415,03
0.645	991	R\$ 2.424,00	396.4	4.968	R\$ 13.119,00
0.811	42	R\$ 115,00	396.5	3.387	R\$ 8.784,00
0.875	310	R\$ 780,00	398.2	1.376	R\$ 1.872,00
0.948	291	R\$ 417,00	504.2	404	R\$ 885,00
0.952	39	R\$ 99,00	504.3	33	R\$ 78,00
035.1	14.616	R\$ 29.175,92	504.4	702	R\$ 852,26
082.9	13.699	R\$ 24.672,67	509.1	983.059	R\$ 2.484.052,08
121.1	755	R\$ 1.162,00	518.1	9	R\$ 24,00
141.5	15.705	R\$ 18.111,49	620.3	1.737	R\$ 4.491,00
152.4	602.806	R\$ 1.038.482,45	640.1	417	R\$ 1.111,00
160.5	46.343	R\$ 75.959,97	650.1	61.215	R\$ 152.102,00
161.1	186.009	R\$ 311.960,14	811.1	53	R\$ 141,00
169.1	1.834	R\$ 3.336,03	844.3	5.890	R\$ 14.859,00
201.4	20.266	R\$ 53.131,00	845.2	10.592	R\$ 27.244,00
201.6	334	R\$ 951,00	875.1	3.821	R\$ 9.649,00
201.7	17.056	R\$ 47.831,00	946.1	203	R\$ 540,00
203.1	6.183	R\$ 17.278,00	946.2	491	R\$ 1.251,00
217.1	18.734	R\$ 50.631,00	953.1	12.540	R\$ 30.364,01
250.5	704	R\$ 1.932,00	Total geral	4.256.633	R\$ 8.541.980,92

109. Diante dos questionamentos dessa Equipe de Auditoria, da SAC nº 10/2011, da recomendação contida no item “c” do ponto 3.4.13 do RAE nº 01/2011 e da inércia da DFTRANS, que não respondeu nenhuma das Solicitações de Auditoria sobre o assunto (S.A. nº 09/2011 apresentada

19/07/2011 e S.A. nº 13/2011 apresentada 01/08/2011) a Comissão Executiva do SBA passou a reter os valores dos resgates de créditos diários para as linhas e veículos não cadastrados no SIT.

#### 110. RECOMENDAÇÕES

- a) Interromper o repasse de valores via SBA referentes à operação em linhas não cadastradas no SIT;
- b) Instaurar Processo de Tomada de Contas Especial para apurar o prejuízo pelo repasses efetivados em favor das operadoras em função de linhas irregularmente inseridas no SBA, computando inclusive a operação irregular de linhas que foram posteriormente autorizadas;
- c) Aplicar aos operadores que se beneficiaram de linhas irregulares as sanções devidas;
- d) Atender tempestivamente as recomendações dessa Secretaria de Transparência e Controle; e
- e) Instaurar Sindicância para responsabilizar os responsáveis pela omissão em atender as recomendações dessa Secretaria de Transparência e Controle no sentido de retirar do SBA as linhas irregulares, ponto 3.4.13 do RAE nº 01/2011, SAC nº 10/2011, e omitir as informações solicitadas nas citadas Solicitações de Auditoria.

#### 17.3. EMPRESAS OPERANDO SOB LINHAS DE OUTRAS OPERADORAS

111. Além de alguns dos operadores operarem em linhas não autorizadas pela DFTRANS, alguns operadores atuam irregularmente sobre linhas de outras empresas do STPC-DF, muitos dos casos observados se referem a empresas do mesmo Grupo Empresarial sendo, portanto, justificáveis. Entretanto, há registros de empresas operando sobre linhas de outros grupos e de cooperativas. Tal situação, além de irregular, traz prejuízos aos demais operadores do STPC-DF. No quadro abaixo se demonstra os valores arrecadados irregularmente pelas operadoras sobre linhas destinadas a outros operadores do STPC-DF no mês de junho de 2011.

Linha	Operador Autorizado	Operador fi Autorizado mas do mesmo Grupo	Operadores Clandestinos	Faturamento em junho 2011		
				Operadora Autorizada	Operadora do mesmo grupo, mas não autorizada	Possível Operadora "Pirata"
0.209			VIPLAN			\$ 1.701,00

	COOTARDE			\$ 61.060,00		
0.512			CONDOR			\$ 282,00
	RÁPIDO BRASÍLIA			\$ 55.190,00		
		VIVA BRASILIA			\$ 200,00	
0.517			CONDOR			\$ 220,00
	RÁPIDO BRASÍLIA			\$ 226.291,00		
		VIVA BRASILIA			\$ 1.634,00	
0.643			CONDOR			\$ 296,00
	RÁPIDO BRASÍLIA			\$ 2.952,00		
	VIVA BRASILIA			\$ 14.840,00		
	COOPATRAM			\$ 37.143,00		
0.648			VIVA BRASILIA			\$ 111,00
	COOPATRAM			\$ 207,00		
0.960	EXPRESSO SÃO JOSÉ			\$ 21.823,44		
			VIAÇÃO PLANETA			\$ 5.841,76
			VENEZA			\$ 423,00
101.0		VIAÇÃO PIONEIRA			\$ 243,00	
	VIAÇÃO PLANETA			\$ 121.954,00		
124.2	RIACHO GRANDE			\$ 9.598,34		
			VIAÇÃO PLANETA			\$ 1.859,98
147.2			CONDOR			\$ 55,00
	RÁPIDO BRASÍLIA			\$ 245.018,00		
		VIVA BRASILIA			\$ 10.871,00	
180.1			CONDOR			\$ 613,28
	RÁPIDO BRASÍLIA			\$ 525.276,20		
		VENEZA			\$ 339,95	
		VIVA BRASILIA			\$ 2.243,14	
271.4	COOPATAG			\$ 15.457,50		
			COOTARDE			\$ 219,50
397.2			VIPLAN			\$ 234,64
		RÁPIDO BRASÍLIA			\$ 1.716,12	
	VIVA BRASILIA			\$ 54.753,00		
504.7			COOTRANSP			\$ 231,00
	VIAÇÃO PIONEIRA			\$ 8.169,00		
517.2			CONDOR			\$ 181,00
	RÁPIDO BRASÍLIA			\$ 8.831,00		
519.3			VIPLAN			\$ 70.166,00
	VIVA BRASILIA			\$ 7.441,00		
	COOPATRAM			\$ 100.073,00		
602.1			RÁPIDO BRASÍLIA			\$ 364,00
	EXPRESSO SÃO JOSÉ			\$ 127.837,00		
604.2	COOPATRAM			\$ 9.831,00		
			RÁPIDO BRASÍLIA			\$ 285,00
			VIVA BRASILIA			\$ 279,00

616.1	COOPATRAM			\$ 6.652,00		
			RÁPIDO BRASÍLIA			\$ 378,00
			VIVA BRASILIA			\$ 829,00
616.2			RÁPIDO BRASÍLIA			\$ 11.449,00
			VIVA BRASILIA			\$ 29.689,00
			VENEZA			\$ 1.137,00
	COOPATRAM			\$ 318.779,00		
	COOTRANSP			\$ 976,00		
643.1	COOPATRAM			\$ 14.005,00		
			RÁPIDO BRASÍLIA			\$ 630,00
			VIVA BRASILIA			\$ 705,00
648.1	COOPATRAM			\$ 5.448,00		
			VIVA BRASILIA			\$ 1.161,00
<b>TOTAL</b>				<b>\$ 17.247,21</b>		<b>\$ 129.341,16</b>

112. Isso só é possível porque os validadores do SBA instalados nos ônibus e fornecidos pela TRANSDATA permitem que os operadores do STPC-DF insiram qualquer número de linha, mesmo não cadastradas no TDMAX para aquela empresa.

### 113. RECOMENDAÇÕES

- Interromper o repasse de valores via SBA referentes à operação de uma empresa sob linha autorizada à outra empresa;
- Configurar o TDMAX, ou outro software do SBA, para que as operadoras só possam inserir em seus validadores os números de suas linhas autorizadas a operar;
- Aplicar aos operadores que se beneficiaram de linhas irregulares as sanções devidas;
- Atender tempestivamente as recomendações dessa Secretaria de Transparência e Controle; e
- Instaurar Sindicância para responsabilizar os responsáveis pela omissão em atender as recomendações dessa Secretaria de Transparência e Controle no sentido de retirar do SBA as linhas irregulares, ponto 3.4.13 do RAE nº 01/2011, SAC nº 10/2011 e omitir as informações solicitadas nas citadas Solicitações de Auditoria.

### 17.4. DIRETOR TÉCNICO DA DFTRANS VINCULADO A UMA DAS OPERADORAS

114. Durante a realização dos trabalhos foi constatado um possível conflito de interesses na Diretoria Técnica da autarquia, uma vez que, o Diretor Técnico, Sr. Raimundo Lucio Lima da Silva,



figura no Sistema de Bilhetagem Automática SBA (TDMAX) como funcionário (cadastro ativo, Código 44293) de um dos maiores grupos empresariais operadores/delegatários do Serviço de Transporte Público Coletivo do DF – STPC-DF, o Grupo Canhedo, especificamente na operadora VIPLAN.

115. Cabe ressaltar que dentre as atribuições do cargo de Diretor Técnico da DFTRANS está encaminhar para a aprovação e expedição de ordens de serviços aos delegatários, as quais definem em que linhas e tabela horária cada operadora irá operar, inciso III do art. 18 do Regimento Interno da DFTRANS. Logo, a atividade de funcionário de uma operadora do STPC-DF é incompatível com a função que ocupa, e portanto, defesa ao servidor nos termos do inciso XVIII do art. 117 da Lei 8.112/90, aplicável no âmbito do Distrito Federal por força da Lei Distrital nº 197/91. Caso o cadastro esteja errado, o que só se admite a título de argumentação, há no mínimo uma concessão de um benefício de gratuidade irregular a alguém que não é rodoviário.

116. Frisa-se ainda as várias irregularidades apontadas nas linhas por essa Secretaria de Transparência na já comentada SAC nº 10/2010 e em diversas Solicitações de Auditoria permaneciam pendentes de ações da Diretoria Técnica.

**117. RECOMENDAÇÃO**

Instaurar Processo de Sindicância para confirmar se o Diretor Técnico é empregado da VIPLAN, ou de qualquer outro operador do STPC-DF, conforme cadastro do SBA, situação que fere o inciso XVIII do art. 117 da Lei 8.112/90, e põe em risco o princípio da impessoalidade na administração Pública.

**17.5. FALTA DE CONTROLE DO CUMPRIMENTO DA TABELA HORÁRIA POR PARTE DOS PERMISSIONÁRIOS**

118. O STPC-DF no modal ônibus tem como unidade básica de organização a linha, sendo as linhas criadas, prolongadas, fundidas ou desmembradas em função da variação da demanda pelo órgão gestor, no caso a DFTRANS, conforme artigos 8º e 20º do Regulamento do STPC-DF. No âmbito da DFTRANS são instaurados processos para a criação/alteração das linhas os quais culminam com a elaboração de Ordens de Serviços que são entregues as empresas operadoras para que sejam cumpridas. Analisando as Ordens de Serviço, especificamente a tabela horária das linhas com as

informações constantes no site da DFTRANS já se encontram discrepâncias entre os horários determinados aos operadores e os horários disponibilizados há população, por exemplo: para a linha 0.183 – São Sebastião (res. Do Bosque)/Cond. (ESAF- Big Box)/Vila do Boa/ B.Green a Ordem de Serviço 272-DTE/11, com início de vigência em 18/06/2011, traz 38 horários (viagens) para os dias úteis (segunda a sexta), enquanto no site a tabela horária contém 55 viagens diárias para esses dias, para os sábados a Ordem de Serviço traz 22 viagens enquanto no site traz 40 viagens aos sábados, já para os domingos a O.S. traz 13 viagens contra 20 no site.

119. Entretanto, o mais grave é que o número de viagens efetivamente realizadas pelas operadoras é bastante diverso ao estabelecido nas Ordens de Serviço de acordo com os dados dos Relatórios de Diário de Meia Viagem do TDMAX, conforme demonstrado na tabela abaixo:

Linha		08/08/2011 (Segunda)	09/08/2011 (Terça)	10/08/2011 (Quarta)	11/08/2011 (Quinta)	12/08/2011 (Sexta)	13/08/2011 (Sábado)	14/08/2011 (Domingo)
0.183	Número de viagens registradas	23	28	28	21	24	21	7
	Número de viagens determinadas na OS	38	38	38	38	38	22	13
	Diferença	-15	-10	-10	-17	-14	-1	-6
	%	-39,47%	-26,32%	-26,32%	-44,74%	-36,84%	-4,55%	-46,15%
0.209	Número de viagens registradas	16	9	17	15	13	9	Não funciona Domingo
	Número de viagens determinadas na OS*	29	29	29	29	29	5	
	Diferença	-13	-20	-12	-14	-16	4	
	%	-44,83%	-68,97%	-41,38%	-48,28%	-55,17%	80,00%	

Observação: o número de viagens diárias foi obtido por meio de análise dos relatórios de Diário de Meia Viagem foram contadas todas as viagens registradas, salvo aquelas que apesar de terem sido registrada não tiveram a contagem de nenhum passageiro, ver ponto 19.

120. Cabe ressaltar que são atribuições da DFTRANS fiscalizar o correto cumprimento das tabelas horárias nos termos do Regulamento do STPC-DF aprovado pelo Decreto nº 30.584/2009, transcrito parcialmente abaixo:

Art. 69. Sem prejuízo das competências que lhe são afetas, a Entidade Gestora, no exercício da fiscalização, fará observar:

I - condições de ocupação dos veículos, de forma a garantir que a lotação esteja compatível com a capacidade do veículo e com os padrões de conforto previamente estabelecidos;



- II - condições de funcionamento dos equipamentos e dispositivos de controle de passageiros transportados, de quilometragem percorrida e do SBA;
- III - horários e frequências dos ônibus;
- IV - itinerários e pontos de parada;
- V - conforto, segurança, higiene e funcionamento dos veículos;
- VI - frota operacional prevista para cada linha;
- VII - atitudes dos motoristas e cobradores em relação aos usuários.

121. Assim cabe a Autarquia garantir o cumprimento das tabelas horárias e as frequências dos ônibus, que são um dos principais indicadores da qualidade do serviço de transporte público. Vale frisar que o art. 67 da Lei de Licitações concede o poder-dever de fiscalizar o contrato. Nas palavras de Lucas Rocha Furtado, em sua obra Curso de Licitações e contratos administrativos: teoria, prática e jurisprudência, pag. 234:

(...) No âmbito dos contratos administrativos, ao contrário, a Administração terá não apenas o direito, **mas igualmente o dever de acompanhar a perfeita execução do contrato**. Fala-se, assim, em poder-dever da Administração de promover a devida **fiscalização da execução do contrato**. (grifo nosso)

## 122. RECOMENDAÇÕES

- a) Utilizar os dados do SBA para fiscalizar o cumprimento das Tabelas Horárias por parte das operadoras do STPC-DF, aplicando às empresas as devidas penalidades quando do não atendimento regular das ordens de serviço;
- b) Manter atualizado os dados do site da Autarquia, especialmente as tabelas horárias que são acessadas para consulta pelos usuários do STPC-DF; e
- c) Instaurar Processo Sindicância para apurar os responsáveis pela omissão no dever de fiscalizar o fiel cumprimento das Ordens de Serviço pelas empresas operadoras do STPC-DF.

## 18. FALTA DE NORMA ESTABELECENDO PRAZO E PROCEDIMENTOS PARA COLETA E ENVIO DE INFORMAÇÕES PELOS OPERADORES DO STPC-DF

123. Não existe normativo da DFTRANS ou da Secretaria de Transporte regulamentando a forma como a coleta de dados no SBA deve ser feita, assim os operadores enviam os dados dos validadores no momento que lhes é conveniente. Tal situação gera alguns inconvenientes como: dificuldade de se auditar e se controlar a veracidade dos relatórios do sistema.



124. A falta de prazo limite para envio de informações faz com que torne difícil a conciliação entre os pagamentos devidos aos operadores, por exemplo: o relatório de Acerto de Integração, onde são corrigidas as diferenças relacionadas à integração, faz a compensação de valores correspondentes a diversas datas, em 22/07/2011 estava se compensando viagens de 01/07/2011 a 21/07/2011, para se chegar ao montante devido pelo Metrô-DF, R\$ 2.277,50, ou seja, os operadores demoraram até 21 dias para enviar as informações de seus validadores. Cabe ressaltar que os dados são parciais para o período, por exemplo, em 21/07/2011 traz a ajuste de viagens ocorridas de 27/06/2011 a 19/07/2011, perfazendo um montante de R\$ 380,00. Assim, além de dificultar a conciliação, tal situação dificulta à análise histórica, visto que, os pagamentos não correspondem a períodos fixos, distorcendo a série histórica.

125. Alguns validadores ficam longa data sem se conectar ao SBA para troca de dados no sistema, isso propicia que validadores em efetiva operação com informações desatualizadas, o que pode gerar diversos de problemas como lista de bloqueios desatualizadas que propiciam que cartões bloqueados seja utilizados nesses validadores, vide ponto 8 deste relatório.

126. Ainda é possível que validadores operem com Listas de Configurações e firmwares desatualizados impedindo que as novas configurações do SBA sejam implementadas corretamente. Veja o caso da utilização do benefício do PLE em linhas não cadastradas. Antes da assunção o sistema do SBA permitia que o benefício fosse utilizado em linhas não cadastradas fazendo o desconto do valor integral da passagem e não de 1/3, após assunção o sistema foi configurado para não permitir a utilização do crédito do produto estudante em linhas não cadastradas, porém mesmo após o bloqueio constatou-se que havia ainda a utilização indevida de diversos estudantes nos validadores instalados nas estações do Metrô-DF. Segundo resposta da TRANSDATA tal fato ocorreu porque os validadores daquela Companhia estariam com versões desatualizadas do firmware, resposta ao Ofício nº 18/2011 – DFTRANS-SBA-IS 107/11.



## FACIL - SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

### Diário de Meia Viagem

De 26/7/2011 até 26/7/2011 - Todas as Linhas - Todos os Prefixos - Código do Motorista: Todos - Empresa: METRO - Viagens: Todas - Tipo do Turno: Todos - Modalidade Operador A: Todas - Modalidade Operador B: Todas

Linhas: 212/8004	Data: 26/07/2011	Carro: 3001	Versão CE: 2957	Versão LV: 3337	Versão Acesso: 329	Lista Config.: 14/7/2011 17:50:00											
Motorista: 979521 - Heraciton Emeraldo da Silva de Andrade		Coletor: 979521 - Heraciton Emeraldo da Silva de Andrade			Cálculo Inicial: 0	Cálculo Final: 902179											
Linhas: 00003 - METRO		Modalidade de Trabalho - M: Normal				Tabela: 0											
Período	Início	Fim	Tempo	Rm	Total	Quilôv	PK1	PK2	YF	Comun	Bondar	Pagamentos	Gratuitos	Função	Insg.	Metro	Integral
PT1 - PT1	23:45:34	23:47:18	00:01:44	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totais			00:01:44	0,00	0,00	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Linhas: 212/8146	Data: 26/07/2011	Carro: 6001	Versão CE: 2955	Versão LV: 3333	Versão Acesso: 329	Lista Config.: 14/7/2011 17:50:00											
Motorista: 979521 - Heraciton Emeraldo da Silva de Andrade		Coletor: 979521 - Heraciton Emeraldo da Silva de Andrade			Cálculo Inicial: 0	Cálculo Final: 781525											

127. Assim, faz-se premente que a DFTRANS como gestora do SBA e do STPC-DF edite normativo para regular o prazo de envio de informações das operadoras, garantindo que estas operem com listas de bloqueio, configurações e firmware atualizados.

## 128. RECOMENDAÇÃO

Editar normativo regulamentando o procedimento de envio e recebimento de dados no âmbito do SBA, estabelecendo prazos limites para coleta, garantindo que estas operem com listas de bloqueio, configurações e firmware atualizados.

## 19. FALHAS NOS RELATÓRIOS DE DIÁRIO DE MEIA VIAGEM

129. O relatório que traz as informações mais detalhadas das viagens no sistema do SBA, TDMAX, é o Relatório de Diário de Meia Viagem. Em rápida análise a esses relatórios constata-se facilmente as deficiências nas informações trazidas nesses relatórios, as quais são detalhadas abaixo.

130. Primeiramente percebe-se que o registro de quilometragem não coincide sempre com o cadastro de linhas indicando uma falha no sistema. Veja por exemplo a linha 0.183 que é circular, ou seja, a distância de ida de 22,67 km é igual a da volta conforme registrado no cadastro de linhas, entretanto no dia 08/08/2011 para o ônibus 151246 percebe-se que a distância da viagem de ida PT1 para PT2 foi registrada como 45 km, enquanto para a volta PT2 para PT1 foi registrada com 22,67 km. Ainda mais, percebe-se que a viagem de ida do ônibus 150991 foi registrada com a quilometragem correta de 22,67 km, restando claro a falha no registro da quilometragem das viagens de ida do primeiro carro com 45km.

131.

Diário por Mela Viagem

Página Inicial : Relatórios de Acesso : Diário por Mela Viagem Voltar

1 of 2 100% Find | Next

Linhas: 21-23233 Data: 08/09/2011 Carro: 150991 Versão CE: 2987 Versão LV: 3383 Versão AC:

Motorista: 215727 - DEVERCI ALAOR DA SILVA Cobrador: 540677 - MAINUT.COBRADOR Catraca In:

Linhas: 0.183 - SÃO SEBASTIÃO (RES. DO BOSQUE) / COND. (ESAF - BIG BOX) / VILA DO BOA / B.GREEN Modalidade de Trabalho - M: Normal - C: Normal

Pontos	Início	Fim	Tempo	Km	Total	Equiv	IPK	IPKE	VT	Comum	Escolar	Pagantes	Gratuitos	P
PT1 - PT2	12:37:10	14:01:58	01:24:48	22,67	65,00	50,00	2,87	2,21	1,00	0,00	21,00	42,00	1,00	
PT2 - PT2	14:01:58	14:09:34	00:07:36	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Totais			01:32:24	22,67	65,00	50,00			1,00	0,00	21,00	42,00	1,00	

Turno: 21-24449 Data: 08/09/2011 Carro: 151248 Versão CE: 2987 Versão LV: 3383 Versão AC:

Motorista: 50993 - VALDIR FERREIRAS DA SILVA Cobrador: 123477 - JAIRIO LOPES IRIES Catraca In:

Linhas: 0.183 - SÃO SEBASTIÃO (RES. DO BOSQUE) / COND. (ESAF - BIG BOX) / VILA DO BOA / B.GREEN Modalidade de Trabalho - M: Normal - C: Normal

Pontos	Início	Fim	Tempo	Km	Total	Equiv	IPK	IPKE	VT	Comum	Escolar	Pagantes	Gratuitos	P
PT1 - PT2	05:45:32	07:15:38	01:30:06	45,00	156,00	138,33	3,47	3,07	14,00	1,00	19,00	117,00	5,00	
PT2 - PT1	07:15:40	08:46:40	01:31:00	22,67	109,00	104,00	4,81	4,59	12,00	2,00	0,00	90,00	5,00	
PT1 - PT2	08:46:42	10:11:36	01:24:54	45,00	47,00	44,33	1,04	0,99	8,00	0,00	1,00	36,00	2,00	

132. Ainda em relação à figura acima, observa-se que a segunda viagem registrada para o ônibus 150991 não foi realizada, sendo provavelmente uma falha operacional no fechamento do turno, pois se inicia e termina no mesmo ponto, ou seja, quilometragem igual a zero, não teve qualquer passageiro (campo "Total" igual a zero) e o tempo da viagem é incompatível com a linha, pouco mais de 7 minutos. Entretanto o sistema TDMAX registra esses eventos como viagem utilizando essas informações nos cálculos e em outros relatórios como o de "Demanda por Linha", tais eventos não deveriam ser considerados, por exemplo, como viagem para o cumprimento no determinado nas Ordens de Serviço nem para o cálculo dos indicadores operacionais.

133. Também podem ocorrer casos como o da viagem registrada abaixo, na qual, a viagem ocorreu, entretanto, possivelmente por falha operacional do cobrador que não fechou o turno corretamente, a quilometragem da viagem foi registrada como zero, pois foi registrado o mesmo ponto de partida e de chegada PT1, apesar de o tempo de viagem ser compatível com a linha e de ter havido um número significativo de passageiros. Tais falhas distorcem a quilometragem registrada no sistema e os índices de operacionais (IPK e IPKE).

1

of 2

Find | Next

100%

Find | Next

Diário de Meia Viagem

De 8/8/2011 até 8/8/2011 - Linha: 0.183 - Todos os Prefixos - Código do Motorista: Todos - Todas as Empresas - Viagens: Todas - T

A. Todas - Modalidade Operador B: Todas.

Turno: 21406979	Data: 08/08/2011	Carro: 150398	Versão CE: 2987	Versão LV: 3383	Versão Aca
Motorista: 50993 - VALDIR FERNANDES DA SILVA			Cobrador: 50776 - EDIVALVA ELIANE R DA SILVA		Catracas Inic
Linha: 0.183 - SÃO SEBASTIÃO (RES. DO BOSQUE) / COND. (ESAF - BIG BOX) / VILA DO BOA / B.GREEN			Modalidade de Trabalho - M: Normal - C: Normal		

Pontos	Início	Fim	Tempo	Km	Total	Equiv	IPK	IPKE	VT	Comum	Escolar	Pagantes	Gratuitos	Fi
PT1 - PT1	17:22:40	18:36:48	01:14:08	0,00	44,00	43,33	0,00	0,00	7,00	1,00	1,00	35,00	0,00	
Totais			01:14:08	0,00	44,00	43,33			7,00	1,00	1,00	35,00	0,00	

134. Ainda é possível que ocorram situações de não fechamento dos turnos, ou seja, viagens seguidas são contabilizadas como apenas uma viagem, novamente distorcendo a quilometragem registrada no sistema e os índices operacionais. Veja por exemplo a figura abaixo, na qual o tempo de viagem registrado, mais que cinco horas e meia, indica que houve mais de uma viagem, pois o tempo das viagens da linha variam de pouco menos de uma hora e trinta minutos, além do número total de passageiros muito superior a média e consequentemente dos excepcionais índices apresentados.

Página Inicial : Relatórios de Acesso : Diário por Meia Viagem

Voltar

1

of 2

100%

Find | Next

Turno: 21418633

Data: 09-08/2011

Carro: 151432

Versão CE: 2989

Versão LV: 3386

Versão Ac:

Motorista: 114564 - VALDECIR TEODORO DA SILVA

Cobrador: 291817 - CASSIO BISPO

Catracas Ini:

Linha: 0.183 - SÃO SEBASTIÃO (RES. DO BOSQUE) / COND. (ESAF - BIG BOX) / VILA DO BOA / B.GREEN

Modalidade de Trabalho - M: Normal - C: Normal

Pontos	Início	Fim	Tempo	Km	Total	Equiv	IPK	IPKE	VT	Comum	Escolar	Pagantes	Gratuitos	Fi
PT1 - PT2	06:40:14	12:11:44	05:31:30	22,67	208,00	203,00	9,18	8,95	15,00	1,00	6,00	185,00	1,00	
PT2 - PT1	12:37:32	13:38:06	01:00:34	22,67	62,00	52,57	2,73	2,32	9,00	0,00	14,00	39,00	0,00	
Totais	06:32:04			45,34	270,00	255,57			24,00	1,00	20,00	224,00	1,00	

135. Cabe ainda frisar que existem casos como os relatados no item 3.1.11 do RAE 01/2011-DIRAG/CONT em que viagens que não ocorreram mas foram registradas, inclusive sua quilometragem, que também afetam a confiabilidade dos dados de quilometragem, número de viagens e índices do sistema do SBA.

**RECOMENDAÇÕES**

- a) Editar norma determinando aos prepostos das empresas operadoras do STPC-DF que observem os procedimentos operacionais de abertura e fechamento de turnos (viagens);
- b) Acompanhar os relatórios do SBA de forma efetiva, com o objetivo de detectar falhas, e efetivar correções;
- c) Determinar a TRANSDATA que realize correções no sistema garantindo que a quilometragem registrada coincida com a quilometragem cadastrada na linha por viagem; e
- d) Reitera-se a recomendação de se incluir, no projeto básico da próxima licitação do fornecedor de tecnologia, especificação para os validadores a serem instalados nos ônibus das operadoras fazerem uso da tecnologia de posicionamento global – GPS (Global Position System) que permita registrar a quilometragem efetivamente percorrida pelos veículos de forma precisa (recomendação b do no item 3.1.11 do RAE 01/2011-DIRAG/CONT).

**20. REALIZAÇÃO DO INVENTÁRIO LONGO PRAZO APÓS A ASSUNÇÃO**

137. Em complementação às ações de retomada da gestão do SBA determinadas pelo Decreto 32.815/2011, foi publicada, em 14 de julho de 2011, DODF nº 114, a Instrução nº 106 que declara “a nulidade do Convênio 01/2008, firmado entre a DFTRANS e a FÁCIL”. Para operacionalizar a assunção dos serviços e garantir a continuidade dos serviços em 16 de julho de 2011 foi publicada a Instrução nº 107 a qual autorizou a ocupação temporária dos estabelecimentos mantidos pela Fácil e nomeou a Comissão Executiva de Ocupação Provisória do SBA. Dentre as atribuições da Comissão destaca-se:

Art. 3º São Atribuições da Comissão:

I - **realizar, como primeiro ato**, o levantamento patrimonial da Fácil Brasília Transporte Integrado, descrevendo-o em relatório circunstanciado; (grifou-se)

138. Assim, por meio da item 2 da Solicitação de Auditoria nº 01/2011 questionou-se a respeito da execução do inventário patrimonial a ser realizado nas dependências da Fácil. Em resposta nos foi apresentado Memorando nº 01/2011 – DFTRANS-SBA-IS-107/11, datado de 17 junho de 2011, no qual se solicitava a disponibilização de dois servidores à DFTRANS para realizarem o



levantamento, e que até aquela data, 06/07/2011, não lhes havia sido atendido. Após vários questionamentos em resposta a Solicitação de Auditoria nº 22/2011 foi apresentada cópia do Processo 098.003.164/2011 referente ao Levantamento Patrimonial dos Postos de Atendimento do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA.

139. Em análise ao processo de inventário constata-se que o mesmo só teve início em 26 de julho de 2011, ou seja, 41 dias após a assunção dos serviços pela DFTRANS. O inventário deveria ter sido realizado imediatamente após a assunção, pois conforme art. 58, inciso V cc o parágrafo único do art. 59 da Lei nº 8.666/93 esses bens móveis passaram a estar sob a responsabilidade da DFTRANS sendo seu dever indenizar possíveis prejuízos regularmente comprovados, perda de algum desses bens por exemplo. Além disso, o inventário é essencial no acerto de contas a ser realizados entre a Fácil e a DFTRANS. Também se faz necessário esclarecer que muitos desses bens foram adquiridos indevidamente, por não serem despesas operacionais e sim aquisição de ativo permanente, com recursos da DFTRANS nos termos do item 3.1.8 do RAE nº 01/2011 DIRAG/CONT o qual recomendou:

“a) Realizar levantamento de todos os valores ressarcidos pela autarquia à Fácil, relativos a aquisição de bens permanentes, para que essa associação realize a compensação/ressarcimento dos valores à Entidade Gestora.”

#### 140. RECOMENDAÇÕES

- a) Prover a Comissão Executiva nomeada pela Instrução nº 107/2011 de recursos suficientes para cumprir as suas atribuições;
- b) Realizar levantamento em todos os processos de ressarcimento de valores à Fácil efetuados pela Autarquia a fim de identificar quais desses bens foram adquiridos com recursos da DFTRANS inclusive aqueles que se situam nas lojas geridas pela subcontratada da Fácil, Valex; e
- c) Realizar tempestivamente as ações que visem garantir a integridade do erário.

#### 21. CARTÕES M2 COM SALDO NEGATIVO

141. Simplificadamente a geração de créditos comercializados no SBA é feita da seguinte maneira, após a transferência financeira (emissão de ordens bancárias) para as faixas contábeis do

SBA, os créditos são gerados no Cartão M0, de posse do Secretário de Transporte. O próximo passo é o carregamento dos cartões M1(lojas/postos de atendimento) e daí para os cartões M2 (guichês) para serem carregados nos cartões dos usuários. O procedimento é o mesmo para os três produtos PLE, Cidadão e Vale Transporte. Da mesma forma que as faixas contábeis nunca poderiam ficar negativas, pois são formadas por saldos de créditos vendidos antecipadamente, o saldo de nenhum cartão (M0, M1, M2 ou mesmo os cartões do usuário) poderia ser negativo.

142. Entretanto, analisando os relatórios do TDMAX se constata que existem diversos Cartões M2 com saldo negativo para alguns lotes de créditos gerados, o que indicaria que esses guichês teriam vendido mais créditos do que o haveria sido disponibilizado a eles, o que implicaria na possibilidade de existir mais créditos consumidos no SBA do que o correspondente financeiro disponibilizado. Nesse ponto cabe frisar que na prática operacional do SBA um mesmo guichê, POS, vende créditos de vários Cartões M2, inclusive havendo troca de cartões entre os guichês, o que dificulta a auditoria.

143. Para exemplificar vide o Lote de Créditos 98, que foi gerado em 06/06/2011, dos produtos Estudante e Vale Transporte, nos montantes de R\$ 1.000.000,00 e R\$ 15.000.000,00, respectivamente, em 08/08/2011 o relatório do TDMAX denominado “Posição atual do lote” indicava o seguinte cenário para o lote 98:

Posição atual do lote			
Detalhado lote: 98			
M0 - Base Gerado em : 06/06/2011			
Produto	Tarifa	Créditos	Total
Estudante Urbano 1	0,50	2.000.000,00	1.000.000,00
Vale-transporte Urbano 1	1,50	10.000.000,00	15.000.000,00
	Totais:	12.000.000,00	16.000.000,00
M1			
Produto	Tarifa	Créditos	Total
Estudante Urbano 1	0,50	10.000,00	5.000,00
Vale-transporte Urbano 1	1,50	0,00	0,00
	Totais:	10.000,00	5.000,00
M2			
Produto	Tarifa	Créditos	Total
Estudante Urbano 1	0,50	-49.026,08	-24.513,04
Vale-transporte Urbano 1	1,50	-5.370,12	-8.055,18
	Totais:	-54.396,20	-32.568,22



144. Caso o relatório esteja correto, ele indica que foram creditados nos cartões dos estudantes R\$ 19.513,04 a mais do que teria sido gerado (saldo remanescentes nos cartões M1 menos o saldo negativo dos cartões M2), ou seja, tal valor não teria cobertura financeira, montante correspondente na faixa contábil. O mesmo teria acontecido com o déficit de R\$ 8.055,18 do produto Vale Transporte.

145. Analisando o relatório de “Saldos de Cartões por Lote” para o Lote 98 constata-se que vários cartões M2 estavam com saldo negativo, em 11/07/2011, são eles: 7809173, 7893141, 7931285, 7934613, 24385424, 24459408, 24478608, 24720016, 25510288 e 68310416.

146. Verificando os relatórios que controlam a movimentação específica dos cartões, percebe-se uma divergência nas informações trazidas nos mesmos. O “Relatório de Prestação de Contas dos Lotes Gerados (Analítico)” traz a movimentação do “sub-lote” 98.26.4 no cartão M2 de nº 7934613 assim como o “Relatório de Vendas em Tesouraria”, demonstrando o saldo negativo. Entretanto, o relatório de “Extrato de Mx” não traz nenhuma movimentação para esse lote contradizendo os relatórios anteriores.

147. Em reunião com a TRANSDATA foi informado a essa Equipe de Auditoria que a empresa já havia constatado falhas através dos logs do sistema, mas que estas não são ajustadas/corrigidas sem a formal solicitação por parte do cliente para que possam ser auditadas. Ficou definido ainda que as divergências entre os relatórios seriam apuradas através de abertura de chamado.

#### **148. RECOMENDAÇÕES**

- a) Realizar um controle permanente dos saldos dos Cartões M0, M1 e M2, a fim de identificar as falhas e implementar correções;
- b) Corrigir as divergências entre os relatórios do TDMAX;
- c) Auditar as movimentações dos lotes de créditos que apresentem saldo negativo no TDMAX; e
- d) Caso seja constatado prejuízo ao erário instaurar Processo de Tomada de Contas Especial.



## 22. COBRANÇA DE TARIFA DIVERSA DA ESTABELECIDADA NO DECRETO Nº 26.501/2005

149. O Transporte de Vizinhança, Serviço Especial Vizinhança, foi instituído juntamente com o Serviço de Táxi-Coletivo em 09/07/1980, pelo Decreto Nº 5.340, que o definiu como serviço de transporte suplementar de passageiros, ou seja, complementar e diferenciado do transporte convencional. Este serviço executado por microônibus, com, 29 (vinte e nove) lugares sentados, com uma única porta dianteira usada tanto para embarque como desembarque, um sensor de contagem de passageiros e câmbio automático.

150. Hoje a tarifa desse serviço é definida pelo Decreto nº 26.501/2005 que determinou como valor a ser cobrado por viagem o montante de R\$ 3,20 em seu artigo segundo, anteriormente vigia o Decreto nº 23.577/2003 que definia a tarifa em R\$ 2,70.

151. Entretanto, verifica-se que as linhas do Vizinhança estavam cadastradas no TDMAX com a tarifa do sistema Urbano 2 que estava definida no sistema em R\$ 2,00, em desacordo com o estabelecido no Decreto. Assim há um desvirtuamento do serviço de Vizinhança, também conhecido como “Zebrinha”, que foi idealizado para complementar o serviço convencional, oferecendo à população um serviço entre as quadras do plano piloto com tabela horária diferenciada, menor tempo de espera, porém com uma tarifa diferenciada. Conforme próprio site da DFTRANS:

O Serviço Especial Vizinhança de transporte público é executado por empresas de transporte sob regime de permissão, com veículos do tipo micro-ônibus, **tarifa diferenciada**, oferecendo a opção do deslocamento entre as quadras do Plano Piloto e os principais setores (Conjunto Nacional, Setor Comercial Sul, Esplanada, entre outros) com mais conforto e agilidade.

(...)

De acordo com o Decreto nº 26.501 de 01 de Janeiro de 2006, a **tarifa** do Transporte Vizinhança do STPC/DF passou a vigorar com o seguinte valor: R\$ 3,20. (grifo nosso, texto retirado do site: <http://www.dftrans.df.gov.br>)

152. Assim a tarifa praticada no Transporte Especial Vizinhança, hoje no STPC-DF, não é a definida por Decreto, mas sim a que as operadoras desse serviço entenderam como conveniente R\$2,00, com o agravante de que a DFTRANS tem ciência da irregularidade a longa data e se omite de seu dever legal de fazer cumprir o estabelecido em Decreto, nem mesmo configurando o SBA o qual

agora tem gestão com a tarifa adequada. Conforme Relatório do Grupo de Trabalho instituído pela Portaria nº 17/2008-ST:

#### 4.3.3 - PRINCIPAIS PROBLEMAS OPERACIONAIS

Em 20 de novembro de 2007, foi realizado por técnicos da DFTRANS um acompanhamento da operação em cada uma das linhas cadastradas do Serviço de Vizinhança.

Foi realizada também uma pesquisa embarcada, em viagem fora do pico, no período da manhã onde foram detectados alguns problemas de ordem operacional. Os itens que mais se destacaram foram os seguintes:

(...)

- a tarifa praticada (R\$ 2,00) é diferente da especificada em lei (R\$ 3,20), esta situação ocorre desde 2001.

#### 153. E conclui:

(...)A tarifa praticada pelas duas empresas é de R\$ 2,00, que é diferente da tarifa estabelecida em Decreto para o Serviço que é de R\$ 3,20. Esta prática ilegal colabora para a superlotação dos microônibus nas linhas que sobrepõem o Serviço Convencional, implicando conseqüentemente em perda de passageiros para o convencional, caracterizando concorrência desleal para com as outras empresas operadoras do STPC/DF.

154. Logo a irregularidade é conhecida pela Autarquia desde novembro de 2007, agora com a assunção do SBA e diante da configuração irregular do sistema TDMAX a Comissão Executiva do SBA levou novamente a irregularidade ao conhecimento da Diretoria Colegiada da DFTRANS, conforme Ata da 18ª Reunião da Diretoria Colegiada, a qual optou por manter a tarifa no sistema em R\$ 2,00 até que um estudo sobre o serviço de Vizinhança fosse concluído pela Diretoria Técnica, com prazo até 16 de agosto. Entretanto, até a última revisão deste relatório, 02/09/2011, a tarifa do Vizinhança permanecia inalterada, sendo que o Diretor Técnico, responsável pela área que estava realizando o estudo, seria empregado do grupo Canhedo, dono das empresas Lotaxi e Condor, operadores do serviço de vizinhança. E mais, a DFTRANS não respondeu nenhuma das Solicitações de Auditoria sobre esse assunto, vide ponto 25 deste relatório.

155. Cabe ainda frisar que a concessão de descontos sem autorização é defeso as permissionárias do STPC-DF, que estão descumprindo o Regulamento dos Serviços, logo estão sujeitos a multas e demais sanções contratuais, conforme transcrito abaixo:

Art. 16. Constitui obrigação dos delegatários prestar o serviço delegado, de forma adequada à plena satisfação dos usuários, conforme disposições de leis, regulamentos, normas complementares, do edital e do contrato de adesão, em especial:

(...)

III - executar e manter os serviços delegados de acordo com o projeto executivo devidamente aprovado pela Entidade Gestora;

(...)

XVIII - **respeitar os preços de passagens e tarifas em vigor;**(...) (grifou-se sobre o original)

## 156. RECOMENDAÇÕES

- a) Restabelecer imediatamente o valor da tarifa definido pelo Decreto, assim como as demais características do Serviço Especial de Vizinhança, para que este complemente o serviço convencional, ao invés de concorrer deslealmente com este;
- b) Aplicar as devidas sanções aos delegatários que estão descumprindo a sua obrigação de operarem sob a tarifa definida pelo Decreto nº 26.501, de 30 de dezembro de 2005, e assim concorrerem deslealmente com as demais operadores do sistema; e
- c) Instaurar Processo de Sindicância para apurar as responsabilidades pela inobservância do Decreto nº 26.501/2005 e do dever de prestar informações a esta Secretaria de Transparência e Controle art. 4º do Decreto nº 27.815/2007 combinado com art. 11 da Lei nº 8.429/1992.

## 23. DIVERGÊNCIAS ENTRE OS RELATÓRIOS DE BTC E DE MOVIMENTO RESGATADO

157. Analisando os relatórios de “Resgate de Créditos” e “BTC” observa-se que apesar dos totais resgatados por empresa serem coincidentes nos dois relatórios, os totais por produto são divergentes entre os relatórios. Em geral os valores trazidos no Relatório de “Resgate de Créditos”, pelo qual é feito o pagamento diário aos operadores, são maiores para o produto “Cidadão” e menores para os produtos “Vale Transporte” e “Estudante”, do que os trazidos no “BTC”.

158. Quando questionada a respeito das divergências a TRANSDATA respondeu:

Os relatórios exibem os mesmos dados, porém com focos diferentes para a mesma informação.

O relatório BTC foi produzido para seguir o padrão do documento chamado BTC (boletim de transporte operacional) utilizado pelas operadoras. Na época que o relatório foi produzido o sistema não contemplava acesso de integração e acessos com desconto. Já o relatório "movimento resgatado" possui todos os eventos que o sistema possui.

Um exemplo de acessos apresentados de forma diferente nos relatórios são os acessos de integração. No relatório "Movimento Resgatado" os dados são agrupados como PAG (integ) enquanto no relatório BTC os acessos são agrupados dentre os grupos dos produtos (produto Vale transporte ou produto Cidadão) que foram consumidos dos cartões. Esta mesma situação ocorre nos acessos com descontos do Metrô\DF.

Uma solução proposta para esta situação é a criação de um novo relatório, que com as mesmas regras de emissão do relatório "Movimento Resgatado", com dados sendo apresentados fazendo analogia ao produto consumido do cartão. Por exemplo, caso um acesso seja realizado em integração o produto apresentado no relatório deve ser o produto consumido do cartão independente da modalidade de acesso.

Conclui-se assim que a diferença apontada refere-se aos acessos de integração e acessos de tarifas com redução tarifária.

159. Assim resta claro a deficiência do Relatório de BTC que deve ser imediatamente atualizado para as novas condições do STPC-DF, a saber, integração com o modal metroviário e desconto de passagens no final de semana no Metrô-DF, porém o relatório de BTC demonstra uma falha do sistema que é a confusão, mistura, entre os diferentes produtos. Analisando as colunas dos produtos percebe-se que os valores consumidos nos produtos são complementares, indicando que créditos de um produto foram utilizados para completar o saldo de outro produto, vide figura abaixo:

BTC - Boletim de Transporte Coletivo																				
Nome da Empresa: METRO										Data: 19/07/2011										
COBR	Linha	Tar	KM	Cataca		V I A G	QUANTIDADE E VALOR POR USUÁRIO													
				Inicial	Final		VT		Cidadao		Estudante		Pagantes Coletado		Integração		GRAT	ROD	Totais	
							Qt	R\$	Qt	R\$	Qt	R\$	Qt	R\$	Qt	R\$	Qt	QT	Qt	R\$
487170	00025	3,00	0	0	993029	33	1363	3.169,00	223	451,50	6	15,50	0	0,00	0	0,00	453	0 2045 3.636,00		
821254	00013	3,00	0	0	1349022	39	422	807,68	47	92,50	7	14,32	0	0,00	0	0,00	122	0 598 914,50		
821254	00027	3,00	0	0	796456	11	25	72,00	1	1,50	0	0,00	0	0,00	0	0,00	8	0 34 73,50		

(...)

821320 00001	3,00	0	0 10343 14	57	1219	3.448,00	239	615,50	2	6,00	0	0,00	0	0,00	194	0 1654	4.069,50
821320 00001	3,00	0	0 16769 87	57		1659 4.703,06	347	668,00	4	11,94	0	0,00	0	0,00	368	0 2378	5.583,00
821320 00001	3,00	0	0 17596 ~	57	1591	4.494,00	301	754,00	5	15,00	0	0,00	0	0,00	380	0 2277	5.263,00

(...)

821360 00020	3,00	0	0 93214 1	57	931	2.793,00	66	258,00	11	33,00	0	0,00	0	0,00	399	0 1427	3.084,00
821360 00020	3,00	0	0 14275 00	57	922	2.764,50	120	360,72	2	5,28	0	0,00	0	0,00	289	0 1333	3.130,50
821360 00032	3,00	0	0 53194	57	948	2.836,50	148	445,50	3	9,00	0	0,00	0	0,00	185	0 1285	3.291,00

160. Por meio da Solicitação de Auditoria nº 20/2011 itens 1a e 1b questionou-se conforme abaixo:

1 - Em relação ao relatório de BTC do TDMAX:

a) Informar porque os valores de um produto complementam os créditos de outro se os mesmos tem origem dos recursos diverso conforme se verifica no Relatório de BTC: cidadão - pagantes adiantado, vale transporte - empregadores e estudante Governo do DF; (vide por exemplo planilha em anexo)

b) Informar se hoje como está configurado o sistema TDMAX, em um exemplo hipotético, se um cartão que possui saldo R\$ 1,00 de Vale Transporte, R\$ 1,00 de Cidadão e R\$ 1,00 de Estudante, ao passar em uma linha de R\$ 3,00 terá subtraído R\$ 1,00 real de cada produto e passará a catraca (caso a resposta seja negativa gravar um cartão de teste da maneira acima e demonstrar a essa equipe de auditoria);

161. As quais foram confirmadas pelo representante da TRANSDATA que o TDMAX permite que tal situação ocorra, e que seria uma solução solicitada pela Fácil-DF para evitar problemas na operação, sendo que o complemento de créditos poderá ser adequado para as definições atuais do cliente, podendo carecer de desenvolvimento específico.

162. Entretanto os produtos diferentes não podem ser utilizados para cobrir uma mesma viagem, independentemente de estarem no mesmo cartão, pois tem origem e recursos diferentes, sendo que, especificamente, o produto "Estudante" é custeado com recursos do GDF para o programa do PLE, logo não pode ser utilizado para cobrir saldo de viagens que não atendam aos objetivos do programa. É por isso que são tratados em diferentes faixas contábeis, sendo que tal confusão entre os produtos pode impactar nos saldos das faixas e ser um dos motivadores dos movimentos irregulares entre estas, vide ponto 24 deste relatório. Logo não é correto que um usuário que tem em seu cartão créditos de Vale Transporte e Estudante ao fazer uma viagem trabalho/casa, ou mesmo um passeio no

fim de semana, por não ter créditos suficientes para pagar a suposta viagem inteiramente com o Vale Transporte tenha seu custo coberto com saldo do produto Estudante, pois tal produto se presta para cobrir apenas os trajetos casa/escola ou trabalho(estágio)/escola.

#### **163. RECOMENDAÇÕES**

- a) Criar novos relatórios de BTC e de Resgate de Créditos para que os mesmos tragam informações corretas e que tratem segregadamente os produtos, e adequadamente a integração e os descontos tarifários existentes no STPC-DF;
- b) Configurar os validadores do SBA para que não permitam a complementação de créditos com produtos diferentes para uma mesma viagem, visto que, cada produto tem uma origem de recursos, e está ligado a uma faixa contábil, diferente; e
- c) Instaurar Tomada de Contas Especial com o objetivo de verificar os prejuízos causados pela utilização dos créditos do PLE para a complementação de viagens que não são afetas ao programa.

#### **24. MOVIMENTAÇÃO IRREGULAR NAS FAIXAS CONTÁBEIS**

164. A faixa contábil 4.1.1.85.99-1 denominada Cidadão seria de uso exclusivo para movimentações financeiras referentes aos valores de créditos vendidos para usuários do STPC/DF – e por eles utilizados – que adquirem passagem diretamente por meio de seu cartão cidadão. Quando ocorre a venda dos créditos, o montante correspondente as vendas deve ser creditado na faixa contábil Cidadão. Quando os créditos são utilizados, as viagens são registradas nos validadores, seus respectivos valores são debitados dessa faixa e transferidos às operadoras, detentoras dos validadores. Assim, por se tratar de venda antecipada de créditos que serão posteriormente consumidos, essa faixa contábil nunca poderia apresentar saldo negativo.

165. Porém, como constatado no ponto 3.2.1 do RAE nº 01/2011 – DIRAG/CONT, movimentações financeiras incompatíveis estão registradas nas mesmas. Analisando os extratos apresentados observa-se que mesmo após a assunção em 04/07/2011, ocorreu uma transferência de R\$ 100.000,00 da faixa contábil Vale Transporte para a faixa Contábil Cidadão, supostamente para cobrir saldo a menor na segunda faixa contábil.



166. Quando questionada por meio da Solicitação de Auditoria nº 06/2011 do motivo de tal transferência a Comissão Executiva do SBA respondeu:

A transferência de valores entre as contas ocorre em virtude de um problema no sistema de informações TDMAX, que quando utilizado em modais diferentes - ônibus x metrô - trata os créditos dos produtos "cidadão" e "vale transporte" apenas como "cidadão". A solicitação de ajuste já foi formalizada à TRANSDATA, conforme chamado 091023/009, cuja cópia segue anexa.

167. O chamado em questão teve início em 23/10/2009, ou seja, o problema de o TDMAX misturar produtos já é conhecido há quase dois anos e até o momento não foi solucionado. Cabe observar que o chamado faz menção às divergências entre os relatórios do Módulo Remissão do TDMAX, "BTC" e "Relatório de Movimento Resgatado", ponto 23 deste relatório. Observa-se ainda que se a falha fosse exclusivamente a relatada acima, não haveria justificativa para a movimentação de valores da faixa contábil do PLE (ponto 3.4.8 do RAE 01/2011-DIRAG/CONT), pois a confusão seria apenas entre os produtos Cidadão e Vale Transporte.

#### 168. RECOMENDAÇÕES

- a) Cessar imediatamente as movimentações de valores entre as faixas contábeis;
- b) Corrigir os Relatórios do TDMAX para que não haja confusão entre os produtos, visto que, estes têm origem em recursos distintos, evitando assim a necessidade de quaisquer movimentações entre as faixas contábeis; e
- c) Instaurar Tomada de Contas Especial com o objetivo de verificar a movimentação e origem dos créditos registrados indevidamente na faixa contábil Cidadão, conforme recomendado no ERA nº 01/2011- DIRAG/CONT.

#### 25. SOLICITAÇÕES DE AUDITORIA SEM RESPOSTA POR PARTE DA UNIDADE

169. Como é sabido, a prestação de contas não é faculdade do administrador da coisa pública, o dever de prestar conta está intimamente ligado com o regime republicano e é decorrente direto deste, estando capitulado no parágrafo único do art. 70 da Constituição federal. Assim não pode a Diretoria da DFTRANS se negar a responder os questionamentos dessa Secretaria de Transparência e Controle como ocorreu durante os trabalhos de campo dessa auditoria. Tal situação contraria o disposto no Decreto nº 27.815/2007, *in verbis*:





Art. 4º Os Ordenadores de Despesa das Unidades Gestoras deverão cumprir, dentro do prazo previamente estabelecido, as solicitações emanadas da Corregedoria Geral do Distrito Federal, por ocasião da realização de auditorias regulares ou especiais.

170. Ressalta-se que o não atendimento das Solicitações de Auditoria também fere o disposto na Lei nº 8.429/1992:

Art. 11. Constitui ato de improbidade administrativa que atenta contra os princípios da administração pública qualquer ação ou omissão que viole os deveres de honestidade, imparcialidade, legalidade, e lealdade às instituições, e notadamente:

(...)

VI - deixar de prestar contas quando esteja obrigado a fazê-lo;

171. Segue quadro com as relações das Solicitações de Auditoria não atendidas.

Item	Solicitação de Auditoria
<b>Solicitação de Auditoria 02/2011</b>	
1a	Informar os números dos processos administrativos instaurados para celebração dos contratos emergenciais necessários a continuidade do serviço público (art. 24, inc. IV da Lei 8.666/93);
1b	Apresentar a documentação que comprove que as contratações emergenciais atendem, ao menos, o disposto no art. 26 da Lei 8.666/93, o Manual de Licitações da PGDF e o Parecer no 726/2008-PROCAD/PGDF;
1c	Apresentar a cópia dos Projetos Básicos e Minutas dos contratos emergenciais a serem celebrados;
1d	Informar a situação das pesquisas de mercado.
<b>Solicitação de Auditoria 03/2011</b>	
a	Informar quais medidas adotadas pelo DFTRANS para que as pendências financeiras da FÁCIL, decorrentes de contratos de prestação de serviços, anteriores a 16/06/2011, sejam quitadas pelos respectivos responsáveis.
<b>Solicitação de Auditoria 05/2011</b>	
1	Justificar o porquê até esta data não se iniciou o procedimento de Inventário Patrimonial nas dependências da FÁCIL ocupadas pela DFTRANS, visto que, a partir da ocupação essa autarquia é responsável pelos bens localizados nesses locais, além de ser procedimento necessário ao encontro de contas a ser realizado com a antiga operadora do SBA;
2	Diante as divergências no Cadastro de Linhas entre no programa SIT e a base de dados do TDMAX, as quais foram informadas a essa autarquia via Memo nº 011/2011-DFTRANS-SBA-IS-107/11, datado de

	27/06/2011, conforme resposta ao item três da Solicitação de Auditoria 01/2011, informar quais as ações estão sendo empreendidas pelo DFTRANS no sentido de sanar os problemas apontados (emissão de Ordens de Serviço suspendendo as linhas irregulares ou regularizando a situação dessas linhas existentes, mas não autorizadas);
3	Informar se essa autarquia já requisitou as Auditorias Contábil, Financeira e na área de Tecnologia da Informação, relacionadas no item 6 da resposta da Solicitação de Auditoria 01/2011 e relacionadas as recomendações do Grupo de Trabalho, instituído pela I.S. nº 51/2011.
<b>Solicitação de Auditoria 09/2011</b>	
1a	Apresentar cópia das Ordens de Serviço para os operadores operarem temporariamente em substituição a COOPATRAN;
1b	Informar porque há registros no SBA na linha 519.3 – “Sobradinho (Chácaras-Pólo de Cinema-Morro do Sansão-Mansões)/Eixo Norte-Sul” para a VIPLAN além da operadora VIVA Brasília, a qual a linha estaria autorizada (cadastro no SIT), no período de 04/07/2011 a 11/07/2011, visto que esta não é uma linha compartilhada;
1c	A mesma situação do item anterior aconteceu com a linha 0.209 – “DVO (DF-290)/Eixo Sul-Norte (EPGU)” operada pela COOTARDE, para o mesmo período, justifique;
1d	Já na 0.377 – “Setor “M” Norte/W3 Norte” apesar de a linha estar registrada no SIT para a operadora Viação Cidade de Brasília há registro no SBA de operação também pela Viação Pioneira no mesmo período, justificar;
1e	Informar se há autorização para uma empresa atuar em nome de outra do mesmo grupo econômico, a título de exemplo para o período de 04/07/2011 a 11/07/2004 dados do TDMAX: linhas 0.089, 0.122, 0.250, 0.254, 0.257, 0.270, 0.274, 0.276, 0.277, 0.282, 099.1, 122.1, 250.1, 250.2, 254.1, 255.2256.1, 257.2, 270.1 e 272.1 todas da CONDOR, mas também operadas pela VIPLAN; linhas 0.761, 0.780, 0.781 e 100.9 da PLANETA, mas operadas pela PIONEIRA;
1f	Em relação às linhas que estão cadastradas no SBA, e estão recebendo recursos do sistema, mas estão sem autorização formal dessa Autarquia para funcionar, informar quais ações o DFTRANS está empreendendo para reaver esses valores pagos irregularmente, informar ainda se nos contratos de concessão/permissão existe alguma cláusula prevendo aplicação de penalidades para os operadores que atuam em desacordo com o determinado pela Autarquia;
1g	Apresentar cópia dos dois últimos contratos de concessão firmados com as operadoras do STPC-DF (Viações/Cooperativas ou Empresas de ônibus);
2	Apresentar toda a legislação que regulamenta hoje o serviço de vizinhança, zebrinha;



3	Informar porque as linhas do Vizinhança estão registradas no TDMAX a R\$ 2,00, visto que esta tarifa de acordo com o site da Secretaria de Transporte deveria ser de R\$ 3,20, informar ainda se as empresas LOTAXI e CONDOR tem permissão para operar linhas outras que não as do vizinhança, listar tais linhas;
4	Informar também se existem outras empresas, que não as duas citadas no item 3, com permissão para operar com microônibus com 26 assentos, citar quais e sua respectiva frota.
<b>Solicitação de Auditoria 10/2011</b>	
1a	Apresentar o processo de pagamento a empresa Valex referente ao período de ocupação temporária;
1b	Informar se houve pagamento a algum outro fornecedor da Fácil nesse período de ocupação temporária;
2	Ainda em relação à empresa Valex informar o porquê os reembolsos pagos a título de serviços prestados pela mesma saltaram de R\$ 282.680,98 para R\$ 395.709,38 (valores líquidos mensais) a partir de outubro de 2010, apresentando obrigatoriamente:
a	A autorização do DFTRANS para a instalação/criação do posto de atendimento em Samambaia;
b	O termo de contrato entre a Fácil e a Valex e suas alterações, caso existam;
c	Os controles exercidos pelo gestor do contrato a época sobre os serviços repassados a VALEX (níveis de serviço exigidos, números de postos de atendimento por mês, entre outros);
<b>Solicitação de Auditoria 11/2011</b>	
1	Apresentar o processo, ou processos, de sindicância instaurados por intermédio da Instrução no 72, de 27 de abril de 2011, relativo as irregularidades apontadas no Relatório de Auditoria Especial no 01/2011-DIRAG/CONT;
2a	Em relação ao item 3.1.3 apresentar uma planilha com todos pagamentos efetuados a conveniada FÁCIL, discriminando os valores e números dos processos de pagamento, informar ainda se foi aplicada alguma penalidade a conveniada no período;
2b	Apresentar o processo de sindicância e TCE e as normas para a comprovação das despesas operacionais do convênio recomendadas no item 3.1.4;
2c	Informar se foi realizado o levantamento de pagamentos ressarcidos a FÁCIL a título da prestação de serviço da Firma Gerlier Sampaio Alves-ME, 3.1.7 b. Informar ainda se foi instaurada TCE;
2d	Apresentar o levantamento de bens permanentes ressarcidos a FÁCIL, 3.1.8 a;
2e	Apresentar o processo de TCE recomendado no item 3.1.9 b;
2f	Ainda em relação ao ponto 3.1.9 apresentar uma tabela com os valores mensais ressarcidos a FÁCIL a título de despesas com a Transdata durante a vigência do Convênio 001/2008;
2g	Apresentar os procedimentos adotados para garantir maior confiabilidade nas informações de

	quilometragem dos relatórios do SBA, ponto 3.1.11;
3a	Apresentar os processos de Tomada de Contas Especial recomendados nos itens 3.2.1 - b, 3.2.2 - b, 3.2.3 - a, além de informar quais as ações foram promovidas visando os valores devidos pela Fácil a DFTRANS;
3b	Informar se os saldos das faixas contábeis Cidadão, Vale Transporte e Estudante estão sendo aplicados e se foi firmado contrato ou convênio com o BRB, conforme recomendado no item 3.2.4;
3c	Ainda em relação ao ponto 3.2.4 informar se foi instaurado o processo de Tomada de Contas Especial recomendada no item c;
4	Informar se já foi expedida norma pela DFTRANS definindo prazo de validade para os créditos carregados nos cartões, conforme o recomendado no item 3.4.2;
5	Informar quais medidas estão sendo implementadas para diminuir o uso indevido do Passe Livre Estudantil, item 3.4.5;
<b>Solicitação de Auditoria 13/2011</b>	
1	Apresentar cópia das ordens de serviço para as linhas do transporte vizinhança cadastradas no TDMAX e listadas na tabela abaixo, pois as mesmas não aparecem no arquivo eletrônico com as linhas do SIT enviado a essa equipe de auditoria. Caso não existam ordens de serviço para alguma das linhas informar expressamente a inexistência;
2	Aproveitamos para reiterar o item 3 da Solicitação de Auditoria 09/2011, relativo a cobrança de apenas R\$ 2,00 (Urbano 2) para o serviço de Transporte Vizinhança, em desacordo com o art. 2 do Decreto 25.501/2005 que determinava a tarifa de R\$ 3,20, sendo anteriormente de R\$ 2,70 conforme art. 3 do Decreto 23.577/2003, ou seja, a irregularidade existe a pelo menos 8 anos, acrescentando que como o preço e a tarifa são cláusulas essenciais no contrato de concessão/permissão, art. 23 da Lei 8987/1995, apresentar também a cópia do instrumento contratual firmado com as empresas LOTAXI e a CONDOR, e suas alterações/aditivos;
3a	As ordens de serviços validas para o mês de junho de 2011 para as linhas constantes das tabelas em anexo;
3b	Reiteramos o pedido das ordens de serviço para as operadoras operarem temporariamente no lugar da COOPATRAM, em virtude da penhora, item 1 "a" da Solicitação de Auditoria 09/2011;
3c	Informar quais ações estão sendo empreendidas por essa DFTRans contra os operadores em virtude da operação em linhas sem autorização dessa entidade gestora, reitera-se assim o item 1 "f" da Solicitação de Auditoria 09/2011;
3d	Apresentar o histórico, desde 2009, empresas autorizadas a atuar, data de criação, itinerários para as seguintes linhas: 373.8 e 391.4;
3e	Para a linha 056.4 informar porque essa linha faturou R\$ 185.874,82 de 01/01/2011 até 31/05/2011 se a mesma só foi criada/autorizada em 01/06/2011, conforme Ordem de Serviço 242 – DTE/11, de 31/05/2011;
3f	Em relação ao item "e" caso entenda, como essa Equipe de Auditoria, que a operação dessa linha antes da OS



	era irregular, informar quais as ações estarão sendo empreendidas por essa Autarquia contra as operadoras que desrespeitaram o contrato de concessão/permissão;
4	Apresentar uma relação com todos os veículos autorizados a operar por essa Autarquia, a lista deve conter ao menos as seguintes informações: número do veículo, data de início e fim da vigência, empresa, número placa e chassi;
<b>Solicitação de Auditoria 18/2011</b>	
1	Em 01/08/2011 existiam 3.669 prefixos ativos e 1.488 inativos cadastrados no TDMAX, o número de 5.157 prefixos é muito superior ao número de veículos autorizados que gira em torno de 3.000 veículos, Memo No 291/2010-DTE/DFTTrans/DF, assim apresentar a relação com o total de prefixos, autorizados e excepcionais por empresa (em formato eletrônico);
2a	Como é calculada a remuneração do TDMAX, apenas para empresas a qual o prefixo está cadastrado ou a empresa que operou sobre o prefixo?
2b	Se no mesmo validador podem ser configurados diversos prefixos?
2c	Se quando há erro na digitação/entrada de dados no validador é possível que veículo trafegue com o número do prefixo de outro carro ou mesmo algum inexistente? Qual é o controle existente sobre esta falha?
3	Justificar porque para operadora Veneza aparecem no Relatório Ônibus por Serviço, do SIT, o quantitativo de 39 ônibus regulares e 8 ônibus excepcionais, tendo em vista que essa empresa tem permissão de operar apenas um Lote de 30 veículos, Concorrência no 001/1997, e uma permissão excepcional para operar mais 9 veículos em substituição da empresa SOL, desde 2005, dados do Memo No 291/2010-DTE/DFTTrans/DF;
4	Ainda em relação às permissões anteriores, da empresa Veneza demonstrar que o contrato de permissão assinado em 1997 continua vigente;
5	Justificar porque quase dois mil prefixos/veículos estão com data final de vigência no SIT para o ano 2099 e 2098;
6	Informar se a Autarquia tem algum controle em relação ao número de validadores de posse das permissionárias, controle da venda pela Transdata desses equipamentos, visto que, a operadora Veneza que teria permissão para 39 veículos possui 44 validadores em operação, que coletaram a menos de 90 dias, e mais 9 validadores, que não coletam a mais de 90 dias, segundo relatório de tempo de coleta;
7	Solicitar a TRANSDATA a relação de todos os validadores habilitados no SBA, discriminando a data de entrada no sistema e a qual empresa foram vinculados;
8	Informar como é o procedimento de manutenção desses validadores, informando se são enviados a TRANSDATA para reparos e qual seria a reserva técnica necessária, demonstrando esse número em relação ao número de falhas e tempo para manutenção;
9	De forma resumida: esse item apresenta a relação de veículos irregulares detectados no SBA de uma das operadoras e solicita que os mesmos sejam apreendidos pela fiscalização no órgão.
10	Sugerimos Proceder da mesma forma os para os seguintes validadores/veículos da Viação Cidade de Brasília: 301680, 301698, 301701, 301701, 301720, 301728, 301736, 301744, 301752 e 301761 que faturaram R\$ 170.178,28 em julho de 2011, e também não existem no cadastro do SIT;

## 172. RECOMENDAÇÕES

- a) Responder/atender tempestivamente as Solicitações de Auditoria dessa unidade; e
- b) Instaurar Processo de Sindicância para apurar as responsabilidades pela não prestação de informações a essa Secretaria de Transparência e Controle.

## **II - CONCLUSÃO**

173. Diante do exposto, e tendo em vista os fatos descritos nos subitens: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17.1, 17.2, 17.3, 17.4, 17.5, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 e 25; deste Relatório de Inspeção, das Irregularidades apontadas por essa Secretaria de Transparência e Controle no RAE nº 01/2011-DIRAG/CONT que continuam pendentes, vide Nota Técnica 01/2011-DIMAT/CONIE/CONT/STC, conclui-se que a assunção do SBA nos termos do Decreto nº 32.815, de 25 de março de 2011, foi um importante passo no sentido de corrigir as deficiências e irregularidades no STPC-DF, mas que diversas ações ainda devem ser empreendidas pela entidade gestora, DFTRANS, para que as irregularidades apontadas pelos órgãos de controle sejam atendidas.

174. Causa preocupação a não apresentação de informações relevantes a essa Secretaria de Transparência e Controle além da mora em implementar ações no sentido de coibir procedimentos irregulares dos operadores do STPC-DF, como a operação de linhas irregulares e sobre linhas de outras operadoras, a utilização de veículos não autorizados pela autarquia, a não correção da tarifa determinada para o Serviço Vizinhança, e a não comprovação de instauração de processo correcionais para responsabilizar os servidores envolvidos com as irregularidades.

175. Assim sugere-se que as ações a serem implementadas pela DFTRANS no sentido de atender as recomendações constantes deste relatório sejam verificadas nos próximos trabalhos de auditoria na unidade.

176. Logo, submete-se o presente Relatório de Inspeção à apreciação superior sugerindo o seu encaminhamento a referida entidade, a Secretaria de Transportes, ao egrégio Tribunal de Contas do Distrito Federal – TCDF e Ministério Público do Distrito Federal e Territórios – MPDFT.

Brasília, 10 de novembro de 2011

**Silvestre Henrique Ferreira Cerejo**  
Auditor de Controle Interno  
Matrícula nº 187.409-8

