



**REDE DE PROMOÇÃO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E DO
TRANSPORTE COLETIVO DO DISTRITO FEDERAL – REDE
URBANIDADE¹**

**QUESTIONAMENTOS/CONTRIBUIÇÕES DA REDE URBANIDADE ACERCA DA
PROPOSTA DE CONCESSÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO
COLETIVO DO DISTRITO FEDERAL (STPC/DF)**

A Rede de Promoção da Mobilidade Sustentável e do Transporte Coletivo do Distrito Federal – Rede Urbanidade, em atenção à consulta pública promovida pela Secretaria de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - Semob acerca da proposta de concessão da prestação e exploração do Serviço Básico Rodoviário do STPC/DF, CONSIDERANDO:

a) que o artigo 314 da Lei Orgânica do Distrito Federal – LODF estabelece que “A política de desenvolvimento urbano do Distrito Federal, em conformidade com as diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, garantido o bem-estar de seus habitantes, e compreende o conjunto de medidas que promovam a melhoria da qualidade de vida, ocupação ordenada do território, uso de bens e distribuição adequada de serviços e equipamentos públicos por parte da população”;

b) que a LODF inclui entre os princípios norteadores da política de desenvolvimento urbano do Distrito Federal o acesso de todos a condições adequadas de transporte e o combate a todas as formas de poluição²;

c) que a LODF determina que o “Sistema de Transporte do Distrito Federal subordina-se aos princípios de preservação da vida, segurança, conforto das pessoas, defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico” e destaca que “O Poder Público estimulará o uso de veículos não poluentes e que viabilizem a economia energética, mediante campanhas educativas e construção de ciclovias em todo o seu território³”;

d) que o Estatuto da Cidade estabelece entre as diretrizes gerais da política urbana a garantia do direito a cidades sustentáveis, para as presentes e futuras gerações; a gestão democrática por

¹ Com o propósito de assegurar a efetividade da participação da sociedade no processo de elaboração, implementação e fiscalização da política local de mobilidade urbana e, em última análise, o respeito aos direitos e garantias relacionados a essa política, foi instituída, em novembro de 2019, a Rede de Promoção da Mobilidade Sustentável e do Transporte Coletivo do Distrito Federal – Rede Urbanidade, composta por representantes da sociedade civil organizada e do MPDFT, cujo objetivo principal é a criação de espaço democrático de discussão, articulação e busca de soluções compartilhadas para as questões relacionadas à mobilidade urbana, na perspectiva do desenvolvimento sustentável.

² LODF, Artigo 314, parágrafo único.

³ LODF, Artigo 335, *caput*, e parágrafo 2º.

meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano; e a oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais⁴;

e) que a Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei Federal nº 12.587, de 03.01.2012, tem como princípios a acessibilidade universal; o desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; a equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; a eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; a gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; a segurança nos deslocamentos das pessoas; a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; a equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e a eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana⁵;

f) que a Política Nacional de Mobilidade Urbana também estabelece, entre outras diretrizes, a integração entre os modos e serviços de transporte urbano; a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade; o incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes; e a priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado⁶;

g) ainda que a referida lei prevê entre as diretrizes da política tarifária do serviço de transporte público coletivo a integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades⁷;

h) o direito dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana de participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana⁸;

i) que a entidade autárquica/órgão responsável pela gestão do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF deverá, entre outras exigências, universalizar o atendimento, respeitados os direitos dos usuários; assegurar a qualidade dos serviços no que se refere à regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, eficiência, conforto, rapidez, atualidade tecnológica e acessibilidade, bem como zelar pela garantia dos direitos das pessoas carentes, dos idosos, das gestantes e das pessoas com deficiência; promover ações que priorizem o uso do transporte coletivo; promover a integração entre os diferentes modos e serviços de transporte; estimular e divulgar a preservação do patrimônio histórico, a conservação energética e a redução das diversas causas de poluição ambiental, conforme as prescrições das normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes; e promover planejamento adequado às alternativas tecnológicas convergentes com o interesse público⁹;

j) que o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do DF – PDOT-DF prevê entre as diretrizes setoriais para o transporte do Distrito Federal a acessibilidade universal dos usuários do sistema

⁴ Lei Federal nº 10.257, de 10.07.2001, Artigo 2º.

⁵ Lei Federal nº 12.587, de 03.01.2012, Artigo 5º

⁶ Lei Federal nº 12.587/2012, Artigo 6º

⁷ Lei Federal nº 12.587/2012, Artigo 8º.

⁸ Lei Federal nº 12.587/2012, Artigos 14, inciso II, e 15, inciso II.

⁹ Lei Distrital nº 4.011, 12.09.2007, Artigos 3º e 4º.

de transporte coletivo; a priorização do transporte coletivo e do transporte não motorizado em relação ao motorizado individual; a implementação da integração multimodal dos serviços do sistema de transporte coletivo; a promoção da qualidade ambiental, efetivada pelo controle dos níveis de poluição e pela proteção do patrimônio histórico e arquitetônico; e a modernização e a adequação tecnológica dos equipamentos de controle, de gestão e de operação dos serviços de transporte¹⁰;

k) que o PDOT estabelece entre as diretrizes setoriais para o sistema viário e de circulação a garantia da segurança, da fluidez e do conforto na circulação de todos os meios de transporte; a destinação de vias ou faixas, preferenciais ou exclusivas, priorizando os modos não motorizados e coletivos de transporte; a destinação de espaços urbanos no sistema viário para a implantação de infraestrutura de apoio a todos os modos de transporte; e a acessibilidade de pedestres e ciclistas ao sistema de transporte¹¹;

l) que o PDOT estabelece entre as diretrizes setoriais para o sistema de mobilidade a promoção de um conjunto de ações integradas provenientes das políticas de transporte, circulação, acessibilidade, trânsito e de desenvolvimento urbano e rural que priorize o cidadão na efetivação de seus anseios e necessidades de deslocamento; a promoção do acesso amplo e democrático ao espaço urbano, de forma segura, socialmente inclusiva e ambientalmente sustentável; e a racionalização e complementaridade de ações entre os órgãos responsáveis pela organização dos espaços urbanos e rurais e do sistema de transporte¹²;

m) que o Plano Diretor de Transporte Urbano do DF – PDTU-DF, instituído pela Lei Distrital nº 4.566, de 04.05.2011, fundamenta-se na articulação dos vários modos de transporte com a finalidade de atender às exigências de deslocamento da população, buscando a eficiência geral do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF e garantindo condições adequadas de mobilidade para os usuários, cumprindo, entre outros objetivos, a melhoria da qualidade de vida da população, mediante a disponibilização de serviço de transporte público regular, confiável e seguro, que permita a mobilidade sustentável e acessibilidade para realização das atividades que a vida moderna impõe; a eficiência na prestação dos serviços, mediante rede de transporte integrada em regime de racionalidade operacional, priorizando-se os meios coletivos; a qualidade ambiental efetivada pelo controle dos níveis de poluição atmosférica e sonora e pela proteção do patrimônio histórico e arquitetônico¹³;

n) que o PDTU-DF estabelece entre os objetivos gerais para a melhoria do transporte urbano e rural e da mobilidade no Distrito Federal e no Entorno, a redefinição do modelo de circulação de veículos, em especial nas áreas de maior fluxo; a priorização, sob o aspecto viário, da utilização do modo coletivo de transportes e a integração de seus diferentes modais; a contribuição para preservar Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade; o aprimoramento da gestão dos serviços do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF; e a apresentação de soluções eficientes, integradas e compartilhadas de transporte público coletivo no Entorno¹⁴;

¹⁰ LC 803/2009, Artigo 18.

¹¹ LC 803/2009, Artigo 20.

¹² LC 803/2009, Artigo 21.

¹³ Lei Distrital nº 4.566, de 04.05.2011, Artigo 2º.

¹⁴ Lei Distrital nº 4.566/2011, Artigo 3º.

o) que, para melhor atender à demanda e racionalizar a oferta de transporte, deverão ser implantadas medidas operacionais de reestruturação, compreendendo, entre outras, a utilização de veículos dotados de tecnologia sustentável de ponta e acesso universal¹⁵;

p) que a Lei Distrital nº 4.770, de 22 de fevereiro de 2012, com o fim de concretizar o direito fundamental à qualidade de vida e ao crescimento sustentável das cidades dispõe que os órgãos e as entidades da administração direta, autárquica e fundacional do Distrito Federal devem adotar, nas licitações ou nas contratações diretas, critérios de sustentabilidade ambiental, entre os quais a utilização de tecnologia e material que reduzam o impacto ambiental¹⁶;

q) que nas licitações do tipo melhor técnica ou técnica e preço, devem ser estabelecidos, no edital, critérios objetivos de sustentabilidade ambiental para a avaliação e a classificação das propostas, sem frustrar a competitividade¹⁷;

r) que para a contratação de serviços, o licitante deve comprovar que tem condições de adotar práticas de sustentabilidade ambiental na execução dos serviços, inclusive no que diz respeito à adoção de medidas, equipamentos ou técnicas que reduzam o consumo de água e energia, eliminem o desperdício de materiais e energia utilizados e reduzam ou eliminem a emissão de ruídos¹⁸;

s) que a Lei Distrital nº 4.797, de 6 de março de 2012, inclui entre as diretrizes da Política de Mudança Climática no âmbito do Distrito Federal, a promoção do uso de energias renováveis e substituição gradual dos combustíveis fósseis por outros com menor potencial de emissão de gases de efeito estufa e a adoção de procedimentos de aquisição de bens e contratação de serviços pelo Poder Público com base em critérios de sustentabilidade¹⁹;

t) que o artigo 7º do referido diploma legal estabelece que “As políticas de mobilidade urbana deverão incorporar medidas para a mitigação dos gases de efeito estufa, bem como de outros poluentes e ruídos, tais como: restrição gradativa e progressiva do acesso de veículos de transporte individual ao centro, excluída a adoção de sistema de tráfego tarifado e considerando-se a oferta de outros modais de viagens; ampliação da oferta de transporte público e estímulo ao uso de meios de transporte com menor potencial poluidor e emissor de gases de efeito estufa, com ênfase na rede ferroviária, metrorviária, nos veículos leves sobre trilhos e outros meios de transporte utilizadores de combustíveis renováveis; estímulo ao transporte não motorizado, com ênfase na implementação de infraestrutura e medidas operacionais para o uso da bicicleta, valorizando-se a articulação entre modais de transporte; promoção de medidas de atração do usuário de automóveis para a utilização de transporte coletivo; e estabelecimento de limites e metas de redução progressiva e promoção de monitoramento de emissão de gases de efeito estufa para o sistema de transporte do Distrito Federal,

VEM APRESENTAR OS SEGUINTE QUESTIONAMENTOS:

¹⁵ Lei Distrital nº 4.566/2011, Artigo 15.

¹⁶ Lei Distrital nº 4.770, de 22.02.2012, art. 1º.

¹⁷ Lei Distrital nº 4770/2012, Artigos 3º e 5º.

¹⁸ Lei Distrital nº 4770/2012, Artigo 8º.

¹⁹ Lei Distrital nº 4.797/2012, Artigo 3º.

Questão 1

Esclarecer quais estudos embasaram a proposta desta nova licitação e sua respectiva autoria.

Questão 2

Para a nova licitação observou-se que há praticamente a reprodução do Edital de 2012, diferenciando-se apenas em aspectos pontuais. Tal fato não condiz com a necessidade de melhoria do serviço e ajustes necessários de forma a sanar deficiências identificadas no edital de 2012. Assim, esclarecer a motivação técnica para tal.

Questão 3

Como prazo contratual se estabelece o período de 14 anos. Neste sentido, considerando que a Lei 4.011/2007 determina o período de 10 anos, prorrogáveis por igual período; esclarecer:

- a) Existe um projeto de lei em andamento para alteração da legislação?
- b) se o estabelecimento de tal período se encontra vinculado a viabilidade econômica e fiscal do projeto ou mesmo alguma vantagem para amortização total do ativo.

Questão 4

Justificar a não previsão, na licitação, de espaço para a Estatal Transporte Coletivo de Brasília – TCB, considerando que sua ociosidade a torna mais onerosa ao contribuinte; ou mesmo a avaliação como forma de garantir a circulação de mais de uma empresa nas diferentes regiões do DF.

Questão 5

Verificou-se que o Modelo adotado é por tarifa técnica, com a configuração de linhas muito parecida com a existente atualmente. Neste sentido, em estudo PMI que embasou a proposta de concessão do metrô, se verifica a necessidade de modificação de linhas de ônibus; o que a princípio não se identificou nesta proposta para a nova concessão. Esclarecer tal aspecto.

Questão 6

Considerando que o PDTU se encontra em revisão para atualização em 2021, a adoção de linhas idênticas as existentes pode configurar erro primordial no atendimento as necessidades do DF e, por consequência, gerar necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro nos contratos caso as modificações a serem efetivadas nas linhas sejam consideráveis ? Diante de tal cenário, solicita-se o esclarecimento da metodologia usada para definição de similaridade das linhas nesta nova licitação.

Questão 7

No estudo PMI efetivado para a concessão do metrô observa-se que no estudo da demanda Taguatinga e Ceilândia aparecem como polos de atração de empregos, diante de tal aspecto, foi considerada alguma alteração de linhas ou de km percorridos por estas se tratar de zonas de interesse dos usuários do transporte?

Questão 8

São considerados 5 lotes para a nova concessão onde, de forma similar aos contratos ora vigentes, não se identifica a existência de alternativas de transporte dentro de cada lote de forma a trazer maior competição no sistema. Considerando o disposto na Lei Distrital 1.387/97, art 2º, esclarecer:

Art. 2º O Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal terá em funcionamento, no mínimo, duas empresas para a exploração de cada linha ou trecho.

§ 1º É vedada a exploração da mesma linha ou trecho por empresas vinculadas ao mesmo grupo econômico.

§ 2º Somente em virtude de interesse público devidamente justificado é que poderá deixar de ser observado o disposto no caput.

- a) Existe projeto de lei para adequar o Edital à legislação?
- b) Informar qual seria a motivação de interesse público que justifica a inobservância do disposto no caput do art. 2º da Lei nº 1387/1997, haja vista que a exploração de cada linha ou trecho por uma única empresa pode configurar monopólio do serviço, beneficiando uma empresa e comprometer a qualidade da prestação do serviço de transporte público para a sociedade.
- c) Tal critério não contribui para inviabilizar a concorrência e conduzir a possíveis usos de meios de transporte alternativos em caso de ineficiência do serviço?

Questão 9

Ainda com relação a rede de linhas de ônibus consideradas, tendo em vista a existência de novos modais (Projetos de PPP da W3, PPP do metrô, corredor exclusivo na saída Norte, Eixo Oeste e possível integração com o entorno), não seria necessário projetar uma rede com alguns aspectos diferentes em relação ao atual, com elementos novos e mudanças no sistema? Entende-se que a expectativa de demanda pode variar consideravelmente, portanto, não seria necessário considerar para o projeto a avaliação de cenários de demanda distintos, onde para cada um se comprove a sustentabilidade financeira e fiscal da concessão?

Questão 10

Em relação à previsão de veículos adequados para transitar em faixa exclusiva:

4- OBJETO DA CONCORRÊNCIA

*4.8 - As linhas cujo itinerário **incluam** a faixa exclusiva da Estrada Parque Taguatinga EPTG, bem como quaisquer outras faixas exclusivas destinadas ao tráfego de veículos do STPC/DF, **sempre tendo em conta o planejamento operacional, serão atendidas com veículos que viabilizem a operação naquelas vias e, se e quando necessário, que possuam portas em ambos os lados, observadas as especificações da Resolução n.º 4.741, de 16 de abril de 2012, do Conselho de Transportes do Distrito Federal.***

4.8.1 - Para fins de proposta na presente licitação, as LICITANTES deverão considerar a utilização apenas de veículos com portas à direita. Durante a vigência da concessão, no exercício de suas prerrogativas legais e de acordo com a conveniência e oportunidade ao interesse público, o PODER CONCEDENTE poderá determinar a utilização de veículos com portas à esquerda ou em ambos os lados, consoante prevê o Manual inserido no Anexo II.5 deste EDITAL, promovendo, concomitantemente, a revisão da TARIFA TÉCNICA, caso necessário, para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos CONTRATOS.

- a) Foi realizado um estudo de levantamento estimativo básico do quantitativo para veículos que possuam portas em ambos os lados?
- b) Por que a minuta do edital de Concorrência e de contrato já não considera que, para fins de apresentação de proposta na presente licitação, as LICITANTES deverão considerar a utilização de veículos com portas à direita, e se e quando necessário em ambos os lados, para evitar revisões de tarifa técnica e conseqüentemente aumento de repasse de recursos pelo Poder Público?
- c) A delimitação da concorrência para veículos apenas com portas à direita não configura restrição injustificada do objeto, uma vez que a administração admite a possível necessidade de veículos com portas de ambos os lados?
- d) Nos coletivos está sendo previsto: 1) Segurança com câmera de vídeo no interior do veículo, ligada a controle central? 2) Acessibilidade (piso baixo) em todos os veículos?

Questão 11

Como foi realizado o levantamento de demanda? Esclarecer se:

- a) De forma similar ao realizado em 2011, que considerou uma possível integração em massa com linha tronco-alimentador, o que de fato não ocorreu, levando a IPK baixo e sem eficiência do sistema?
- b) Os efeitos da pandemia influenciaram ou estão sendo considerados no levantamento da demanda que embasa o projeto da nova concessão.

Questão 12

O critério de seleção das empresas operadoras é o de menor tarifa técnica, entretanto com a última revisão proposta pelo GDF no mês passado, as atuais tarifas técnicas já estão acima dos valores de referência sugeridos pelo novo edital, com exceção da Bacia 3, como segue: Bacia 1 = 4,9578; Bacia 2 = 7,5864; Bacia 3 = 4,1272; Bacia 4 = 5,1778 e Bacia 5 = 8,0262. Neste sentido a SEMOB não disponibilizou nenhum estudo que comprove a viabilidade das mesmas, uma vez que não consta qualquer racionalização do sistema nem mesmo estudo do impacto da demanda de passageiros tendo em vista a situação da pandemia que gerou um acréscimo de demanda nos veículos individuais no país.

Questão 13

Foi avaliada a possibilidade de integração da tarifa, isto é, inclusão de passe diário, semanal, anual, passe Solidariedade ou mesmo tarifa ilimitada metropolitana (a exemplo do sistema implementado em Lisboa)?

Questão 14

A Cláusula XVII da Minuta do Contrato trata sobre a revisão tarifária:

*1. A **TARIFA TÉCNICA** será revisada, a qualquer momento, para restabelecer a equação originária entre os encargos da **CONCESSIONÁRIA** e as receitas da concessão, formada pelas regras do presente **CONTRATO** e do Edital de Licitação, bem como pelas planilhas apresentadas na **PROPOSTA FINANCEIRA** vencedora da licitação, sempre que ocorrerem quaisquer situações que afetem o equilíbrio econômico-financeiro da concessão.*

3. Para os efeitos previstos nos itens anteriores, a revisão dar-se-á, dentre outros, nos seguintes casos, além daqueles já previstos no presente instrumento, que poderão ocorrer simultaneamente ou não:

*3.1 Sempre que ocorrerem variações na quilometragem rodada do sistema em relação aos montantes previsto no **Anexo II do Edital de Licitação**, considerando-se todas as repercussões sobre os investimentos, custos e a receita;*

*3.2 Sempre que ocorrer variação na demanda de passageiros pagantes transportados pela **CONCESSIONÁRIA**, para mais ou para menos, em relação à utilizada como base na **TARIFA TÉCNICA** em vigor, considerando sempre a média apurada no período retroativo de 12 (doze) meses;*

*4. Nos processos de revisão tarifária, a aferição da **TARIFA TÉCNICA**, para reequilíbrio do **CONTRATO** será realizada por meio das planilhas apresentadas na **PROPOSTA FINANCEIRA** vencedora da licitação, assegurando-se a proteção, ao longo do **CONTRATO**, dos elementos de mérito **TIR** (Taxa Interna de Retorno) e **Valor Presente Líquido (VPL)** indicados na planilha de fluxo de caixa apresentada pela **CONCESSIONÁRIA** na referida proposta, ressalvado o disposto nos itens 7 e 9 da cláusula sexta do presente instrumento.*

Nessa mesma linha, a Minuta do Contrato declara na sua Cláusula XI – Do Risco de Redução da Quantidade de Passageiro:

*1. O **CONCEDENTE** assumirá o risco de redução da quantidade de passageiros pagantes em relação aos números apresentados no **PROJETO BÁSICO**, que nortearam a elaboração da **PROPOSTA FINANCEIRA**, promovendo o ajuste do equilíbrio econômico-financeiro, quando for o caso, nos termos deste **CONTRATO**.*

Nesse formato, não há compartilhamento de risco entre a concessionária e o Poder Concedente. Por exemplo, todo o risco de demanda está a cargo do GDF. A garantia de manutenção da TIR ao longo da concessão causa desincentivos aos concessionários a não buscar a qualidade do serviço ou redução de custos, já que o seu lucro está assegurado, independente do que ocorrer. Diante de tal cenário,

- a) Qual a justificativa para que o ente privado não absorva nenhuma parte do risco do contrato? Lembramos que, um dos principais motivadores para justificar a concessão se refere a transferir parcela considerável do risco a iniciativa privada.
- b) Considerando a existência de atualização do PDT para 2021 assim como a previsão de modificação e exclusão de linhas, pressuposto da tarifa técnica para a concessão do metrô, não haveria risco e probabilidade alta de revisão de tarifa técnica tão logo os contratos fossem firmados?
- c) Considerando a previsão de que qualquer variação na demanda de passageiros pagantes motivar revisão da tarifa técnica, tal aspecto não aponta para sérias inconsistências no estudo de demanda efetivado para esta nova licitação?
- d) Por que a SEMOB não considerou estipular bandas de demanda no contrato para compartilhar o risco de demanda entre os entes? Esse modelo é inserido nos demais projetos de concessões do GDF, tais como do VLT, Pátios de Pesagem do DER e concessão do metrô?

Questão 15

A minuta do Edital de Concorrência desta nova licitação prevê o repasse de subsídios às futuras concessionárias vencedoras do certame para complementar a diferença de valor existente entre a tarifa técnica e a tarifa de usuários pagantes quando esta for menor que àquela. Diante do exposto, qual o embasamento legal que autoriza o repasse de subsídios às concessionárias para complementar o valor da tarifa técnica referente aos usuários pagantes?

Questão 16

Para realização de pedido de revisão tarifária, os dados serão referentes a 12 meses, ou levando em consideração todo período entre o início da execução e o pedido de revisão pela concessionária, no que tange ao levantamento de custos envolvidos no sistema (custo de combustível, fator de utilização - FU, impostos, insumos diversos, etc)?

Questão 17

Se está prevendo a utilização de TIR modificada, considerando a troca de frota no ano 7 da vigência do contrato (em que há a forte aporte de recursos pela empresa, com possibilidade de prejuízo no exercício) ou será usada a TIR ordinária do projeto? Qual seria a mais vantajosa para a administração?

Questão 18

Qual a Taxa de Desconto e a taxa utilizada no financiamento para aquisição dos veículos, considerando taxas reduzidas como Refrota, fontes previstas no Programa Pró-Transportes, dentre outras fontes?

Questão 19

No que tange a Garagem: é necessária a aquisição da área (aporte inicial de investimento para compra da localização)? Ou poderia ser locador, no intuito de atrair empresas de fora?

Questão 20

Em 2017, a FGV realizou um estudo sobre a situação dos contratos de concessão do STPC. Diante de algumas irregularidades, indefinições e desencontro de informações que dificultam a supervisão por parte dos órgãos de controle e da sociedade, algumas melhorias foram propostas, tais como:

- implementação de um Plano de Contas (Demonstrações Contábeis) padronizado a todas as empresas vencedoras do certame;
- gestão mais apurada das receitas acessórias;
- implementação de metodologia padrão para a revisão tarifária.

Neste sentido, se questiona se a SEMOB considerou essas melhorias na elaboração do novo Edital? Em caso positivo, principalmente quanto a revisão tarifária, a metodologia e os critérios devem constar no Edital. Se negativo, esclarecer a motivação e, através de que critérios pretende manter a transparência das informações de forma a comprovar a efetividade, a economicidade e o atendimento a necessidade pública; critérios essenciais ao se contratar uma concessão em detrimento a prestação do serviço público.

Questão 21

O pagamento da Tarifa Técnica, em todos os acessos da integração asseguram 100% do valor? Em outras localidades, há pagamento menor para acessos integrados (2º e 3º acessos), chegando até a 50% de redução, no intuito de incentivar a concorrência entre as operadoras, principalmente no deslocamento entre as cidades (destaca-se que o montante financeiro de complementação tarifária em 2019 em razão das diferenças da tarifa usuário e técnica e as integrações no sistema, em mais de R\$ 330 milhões gastos em 2019)?

Questão 22

Foi avaliada a possibilidade de pagamento por km rodado, com a inclusão de requisitos para o recebimento do valor integral, como nº de passageiros transportados, veículos com ar condicionado, wifi, entrada USB, redução da carbonização com a entrada de novas fontes energéticas ambientalmente sustentáveis (elétrico, híbrido, gás, biocombustível, etc), ou mesmo pelo custo do serviço, contrariamente à reprodução do modelo atual em que se assegura certo percentual de retorno? Em caso negativo, justificar tecnicamente.

Questão 23

Considerando que, nesta Minuta de Edital, o risco de demanda se encontra integralmente atribuído para o estado; deve-se comprovar a economicidade e efetividade da remuneração por passageiro transportado em relação a remuneração por km rodado.

Questão 24

Na concessão ainda vigente ocorreram avanços como a integração, entrada de frota nova em 2011, bilhete único, corredores exclusivos, linhas que se tornaram urbanas passavam a gestão da concessionária da respectiva bacia, dentre outros. Mas algumas implementações de grande importância não se concretizaram, como a implantação do IQT, do CCO (este essencial no levantamento real do custo do concessionário de acordo com sua operação), de repartição referente a recurso extra tarifário (situação das receitas de publicidade) para modicidade tarifária, etc. Neste sentido questiona-se:

- a) Será vinculada a implantação do IQT? Como os dados/levantamentos serão compartilhados com a Administração Pública?
- b) Para avaliar a Frequência, qualidade, pontualidade, eficiência, torna-se necessário a existência do CCO, neste sentido este será vinculado na nova concessão? Como os dados serão compartilhados com a Administração Pública?
- c) Poderia se vincular outras receitas extra tarifárias ao sistema, como a publicidade nos abrigos (contrato CEMUSA)? Receita de outorgas da concessão do Zona Verde (caso se altere a legislação, considerando a previsão atual da LC 932)?

Questão 25

Com relação a fiscalização da Concessão,

CLÁUSULA XXXVI Da Fiscalização da Concessão

*6. Os prazos para a conclusão dos reparos, substituições e correções, em equipamentos, veículos, instalações e serviços, serão estabelecidos pela fiscalização, no mesmo documento no qual foi procedida à intimação da **CONCESSIONÁRIA**.*

- a) Como auferir o cumprimento de prazo de serviços e eventual penalidade em caso de descumprimento haja vista que não há balizamento de tempo de execução?
- b) Em atendimento ao princípio da transparência, para haver regras claras sobre a execução dos serviços e, para possibilitar uma fiscalização adequada sobre a execução do contrato, os prazos de duração para a conclusão dos reparos, substituições e correções, em equipamentos, veículos, instalações e serviços, devem ser detalhados/definidos na minuta do edital e contrato.

Questão 26

Foi avaliada a possibilidade de uso do IQT como parâmetro de avaliação periódica, de forma a mensurar a performance do concessionário e, conseqüentemente podendo afetar o reajuste anual da tarifa técnica?

Questão 27

Foram definidas avaliações periódicas da prestação do serviço e seu conseqüente resultado como um fator influenciador do contrato, ou seja, em caso de mensurações em sequência inferiores ao nível mínimo de qualidade exigido, se prevê impactos como multas chegando até a possibilidade de instauração de processo de caducidade da concessão? Ou mesmo no valor da remuneração devida? E ainda, qual seria a metodologia e periodicidade para a medição para a disponibilidade, operação e eficiência do sistema?

Questão 28

Sabendo-se da importância da Manutenção de todos os componentes do sistema (ônibus, centro de controle, SBA, etc) como será avaliado tal parâmetro e com que periodicidade? E ainda, se prevê impacto na remuneração ou reajustes em função de atendimento a um padrão mínimo de qualidade?

Questão 29

Na proposta apresentada foi avaliada a redução do nº de cobradores como forma de redução de custos, considerando que metade do custo do sistema se refere a Fator de Utilização – FU? Em caso positivo, tal medida não impacta a qualidade do serviço?

Questão 30

Quem será responsável pelo pagamento do percentual de participação do BRB, como instituição financeira responsável pela gestão do SBA, nos termos do art. 59 da Lei 4011?

Questão 31

A Instalação dos validadores do SBA, do CCO, das câmeras na frota, são atribuições de investimento do concessionário. Neste sentido, tais equipamentos seriam de propriedade dos concessionários ou revertidos ao poder público quando da finalização do prazo? Em caso de mudança de propriedade, foram estabelecidas configurações e qualidade mínimas para aceitação dos mesmos?

Questão 32

O CFTV, o validador e GPS foram implementados pelas empresas nos contratos a finalizar. Estes equipamentos são de propriedade do poder público? Em caso positivo, estes teriam condição de uso, considerando a necessidade de atualização da tecnologia? Em caso negativo, estes não deveriam ser previstos na nova licitação?

Questão 33

A Cláusula XXIV da Minuta do Contrato trata da extinção da concessão, incluindo a encampação descrita no item 9:

No caso de encampação, a retomada do serviço far-se-á:

*I - com a prévia indenização dos desequilíbrios econômico-financeiros havidos no prazo da concessão e das parcelas dos investimentos realizados, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados para o cumprimento deste **CONTRATO**, deduzidos os ônus financeiros remanescentes;*

*II - com a prévia desoneração da **CONCESSIONÁRIA** em relação às obrigações decorrentes de contratos de financiamentos por esta contraídos com vistas ao cumprimento do **CONTRATO**, mediante, conforme o caso:*

*a) prévia assunção, perante as instituições financeiras credoras, das obrigações contratuais da **CONCESSIONÁRIA**, em especial quando a receita tarifária figurar como garantia do financiamento; ou,*

*b) prévia indenização à **CONCESSIONÁRIA** da totalidade dos débitos remanescentes desta perante as instituições financeiras credoras.*

III - com a prévia indenização de todos os encargos e ônus decorrentes de multas, rescisões e indenizações que se fizerem devidas a fornecedores, contratados e terceiros em geral, inclusive honorários advocatícios, em decorrência do conseqüente rompimento dos respectivos vínculos contratuais;

*IV - com a prévia indenização, a título de lucros cessantes, da remuneração do capital pelo rompimento antecipado do **CONTRATO**, calculada com base na proposta da **CONCESSIONÁRIA**, por meio da margem de receita líquida prevista para o prazo restante da concessão;*

A única indenização legalmente prevista, no Art. 36 da Lei 8.987/95, é a indenização “das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido”. Porém, a Minuta do Contrato acrescenta diversos outros tipos de indenização que beneficiam a concessionária, transferido por completo o risco financeiro da rescisão contratual ao Poder Concedente.

- a) Qual o embasamento legal a SEMOB utilizou para acrescentar essas indenizações na Minuta do Contrato?
- b) A existência de indenizações de tal monta não contribui para a ausência de interesse das empresas vencedoras em levar a frente o contrato, ou mesmo de prejudica, se for o caso, em eventuais renegociações?

Questão 34

Na Minuta do Edital, tópico 6.2.2 detalha-se que, durante a **CONCESSÃO**, na forma da Lei, poderão ser custeados, por **SUBSÍDIO**, outros passageiros isentos. Neste sentido, questiona-se quais seriam outros passageiros isentos além dos estabelecidos pelas Leis Distritais 4.582/11 e 4.583/11.

Questão 35

Considerando que um sistema de transporte integrado é essencial para garantir a efetividade e economicidade necessária a população e ao estado, questiona-se a SEMOB se existe alguma tratativa ou idealização para a instituição de uma Autoridade Única Organizadora do

Transporte e da Mobilidade, de forma a garantir uma visão sistêmica e planejamento integrado dos modais e da mobilidade.

Questão 36

Considerando que o tema mobilidade engloba modais individuais e coletivos por aplicativo, taxis, micromobilidade (bicicletas e patinetes), estações, terminais, modais sobre trilhos, ruas, ciclovias, motovias, calçadas, ruas de pedestres, questiona-se se foi planejado ou avaliado os seguintes pontos:

- a) Implantação de via dedicada ao transporte público nos principais eixos;
- b) Transição para trilhos nos eixos de alta capacidade;
- c) Implantação de ciclovias compatíveis com a demanda;
- d) Modificação/Implantação de calçadas com acessibilidade às estações de metrô e aos terminais;
- e) Implementação de linha de micro-ônibus circular;
- f) Implementação de transporte público coletivo complementar com diversidade de operadores;
- g) Introdução da tecnologia MAAS/Mobilidade como Serviço;
- h) Possibilidade de implementação de parques de estacionamento integrados às estações e terminais.

Questão 37

Qual a previsão de implantação de meios de controle social, para acompanhamento pelo usuário e, importante ferramenta de avaliação para auxílio aos gestores na gestão da qualidade do serviço?

Questão 38

Qual a previsão de implantação de meios de controle social, para acompanhamento pelo usuário (à exemplo de acesso via celular dos horários e linhas de transporte em tempo real), uma vez que se trata também de importante ferramenta de avaliação para auxílio aos gestores na gestão da qualidade do serviço?

Por fim, a Rede de Promoção da Mobilidade Sustentável e do Transporte Coletivo do Distrito Federal – Rede Urbanidade corrobora os questionamentos apresentados pelo Instituto MDT (Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos), acerca da proposta em exame, constantes do documento anexo, ao tempo em que se coloca à disposição dessa Secretaria para os esclarecimentos que se fizerem necessários.

Brasília, 02 de dezembro de 2020.

REDE URBANIDADE