

## CONCESSÃO DA RODOVIÁRIA DO PLANO PILOTO (QUESTÕES)

- 1) Permitir a cobrança da tarifa de acostagem dos ônibus que operam no STPC/DF, sem que essa previsão exista no atual contrato, não irá viabilizar os pedidos de revisão de tarifa técnica das concessionárias e o consequente aumento da tarifa usuário?
- 2) Com a tarifa de acostagem não será gerado o aumento do subsídio do GDF com o sistema de transporte público operado pelas 5 empresas, o que vai na contramão da intenção de redução dos desembolsos, conforme manifestado expressamente no projeto de concessão do metrô?
- 3) Com a cobrança da tarifa de acostagem dos ônibus que operam no Serviço Interestadual Semiurbano não será gerada uma pressão por aumento da tarifa usuário, que é a única fonte de financiamento da operação, uma vez que esses custos não estão previstos atualmente?
- 4) Caso seja implantado o sistema tronco-alimentado no DF, com a devida racionalização da operação, além de uma possível integração com o Serviço do Entorno, isso não impactaria as previsões de receita da futura concessionária da rodoviária com a cobrança da tarifa de acostagem?
- 5) Por que não se considerou as diversas variáveis que poderão influenciar na estimativa de receita com a tarifa de acostagem, como os projetos de concessão do metrô e de implantação do VLT, uma vez que as linhas de ônibus poderão ser alteradas?
- 6) Por que a Galeria dos Estados está sendo considerada como área da concessão, uma vez que é uma unidade independente?
- 7) Por que nesse projeto de concessão do complexo não foi estabelecida uma outorga fixa, além da variável anual, como no modelo do Projeto Zona Verde?
- 8) A entidade certificadora terá autonomia para apurar informações, como a receita bruta, que irá estabelecer o valor da outorga variável anual a ser repassada pela concessionária ao GDF? O GDF terá outros instrumentos para apuração dos dados?
- 9) A cobrança dos estacionamentos previstos estará em sintonia com a proposta do Projeto Zona Verde, em relação a parâmetros como tempo de permanência e valor pago/hora e por períodos?

10) Na proposta de valores para as tarifas de acostagem do Entorno, os ônibus de Valparaíso de Goiás pagarão taxas mais altas do que aquelas previstas para os veículos de Cidade Ocidental e de Luziânia, que são cidades localizadas mais distantes? Qual o critério para essa definição?

11) Na descrição dos municípios do Entorno não faltaram informações sobre as empresas de ônibus que operam no Serviço Interestadual Semiurbano em Cristalina, Planaltina de Goiás, Padre Bernardo e Cocalzinho de Goiás? Por que esses municípios não foram relacionados, mesmo tendo linhas com destino à Rodoviária do Plano?

12) No documento Caderno 1 (Estudo de Mobilidade) há a informação de que o Bilhete Único tem validade temporal de até 2 horas. Na verdade a integração temporal não é por um período de até 3 horas? A informação produzida não está errada?

13) A previsão expressa nos documentos é de que a implantação da plataforma G atenderia o BRT Sul e mais o BRT Norte e Oeste, que futuramente serão viabilizados. Por que o BRT Sudoeste, que inclusive já conta com estudos técnicos adiantados, não foi dimensionado para operação na Rodoviária do Plano?

14) Segundo as informações, as despesas operacionais serão da ordem de R\$ 7,3 milhões/ano. Qual o custo atual do GDF com a rodoviária? Qual a receita arrecadada?

15) A fiscalização da concessão será feita pelo GDF ou só pela entidade certificadora/auditora?

16) Por que o metrô foi excluído da cobrança da futura tarifa de acostagem? Por que o tratamento diferenciado?

17) O bicicletário que já existe na rodoviária será ativado? O uso desse bicicletário terá algum custo para o ciclista?

18) As ciclovias existentes terão conexão para chegada até a rodoviária? Quem fará essas obras necessárias para garantir a integração intermodal?

19) O GDF assumirá a responsabilidade pela apuração do Índice de Qualidade dos Serviços (IQS)? Esse índice será utilizado como elemento para composição da remuneração da concessionária? O IQS será submetido ao mesmo tratamento do Índice de Qualidade do Transporte (IQT), que nunca foi apurado?

20) A previsão total de investimentos por parte da concessionária no projeto será de R\$ 190 milhões e só a receita de estacionamento tem a previsão de R\$ 269 milhões. Não há uma grande distorção na proposta?

21) Há uma previsão de receita de acostagem em torno de R\$ 17 milhões. Como será mantido o equilíbrio econômico-financeiro do contrato da futura concessionária, caso os sistemas de transporte público sejam racionalizados e ocorra a diminuição de ônibus que terão a rodoviária como destino?

22) Na planilha Excel do Caderno A5 (Investimentos), Cenário 2, no Ano 6 está destacado que o CAPEX será de 40,23% do total programado (linha 12), mas na linha 3 está expresso que esse percentual é de 14,30%. O que está correto?

23) Na apresentação do Power Point há informação de valores como sendo mil e não há nenhuma referência na tabela quanto a isso. O valor correto da ordem de grandeza monetária não seria milhões? Não seria importante fazer esse registro para que a informação seja precisa?

24) A previsão de investimento total para a concessionária (R\$ 190 milhões), em contrato de 20 anos, se equilibra com as receitas totais de apenas 4 anos de operação. Não há um desequilíbrio na atual configuração da proposta apresentada?

25) O percentual da outorga variável não deveria ter a previsão de um valor mínimo maior do que o sugerido? Qual o parâmetro para a sugestão de 2,5% como referência mínima?