

*Auditoria operacional
para avaliar a
capacidade do governo
local de gerir o novo
sistema de transporte
público coletivo
(em 2014)*

Sumário Executivo

*MANOEL PAULO DE ANDRADE NETO
Conselheiro-Relator*

Brasília, 2015

MISSÃO DO TCDF

“Gerar benefícios para a sociedade por meio do aperfeiçoamento e controle da gestão dos recursos públicos do DF”

COMPOSIÇÃO EM 2015

CONSELHEIROS

Antonio Renato Alves Rainha - Presidente

José Roberto Paiva Martins - Vice-Presidente

Manoel Paulo de Andrade Neto

Anílceia Luzia Machado

Inácio Magalhães Filho

Paulo Tadeu Vale da Silva

Márcio Michel

MINISTÉRIO PÚBLICO

Cláudia Fernanda de Oliveira Pereira - Procurador-Geral

Márcia Ferreira Cunha Farias

Demóstenes Tres Albuquerque

Marcos Felipe Pinheiro Lima

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	6
CONTEXTUALIZAÇÃO	7
Aspectos Gerais do Novo Sistema de Transporte Urbano do DF	7
O QUE FOI AUDITADO	11
RESULTADOS DA AUDITORIA.....	12
Gerenciamento da Oferta de Transporte Público Coletivo	12
Equilíbrio Econômico-Financeiro do STPC/DF e dos Contratos de Concessão ..	14
Controle da Remuneração dos Concessionários/Permissionários	15
Avaliação de desempenho dos operadores.....	16
Qualidade do Serviço de Transporte Público Coletivo do DF.....	18
CONCLUSÃO	22
RECOMENDAÇÕES.....	23
BENEFÍCIOS ESPERADOS.....	24

INTRODUÇÃO

O Relatório versa sobre a auditoria operacional realizada para avaliar a capacidade do governo local de gerir o novo sistema de transporte público coletivo, com vistas a subsidiar o Relatório Analítico e Parecer Prévio sobre as Contas de Governo de 2013 (Processo nº 31896/2013).

A escolha de tema concernente à mobilidade urbana reside na direta relação da questão com a melhoria da qualidade de vida do cidadão, com o desenvolvimento social e com a eficiência da economia dos aglomerados urbanos, como o Distrito Federal, pois serviços de transporte público precário aumentam ainda mais as dificuldades de locomoção da população.

CONTEXTUALIZAÇÃO

ASPECTOS GERAIS DO NOVO SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO DO DF

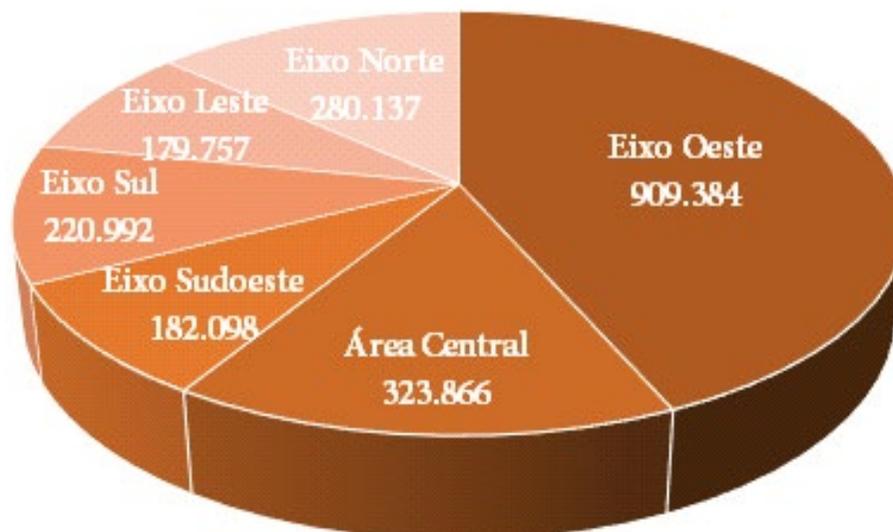
O planejamento urbano da Capital Federal obedeceu a uma concepção baseada no uso intensivo do transporte individual. Ademais, a ocupação territorial do DF foi marcada por áreas residenciais separadas por longas distâncias e com fortes vínculos com a área central da cidade, onde se concentram os órgãos governamentais federais e locais, os principais centros de negócios e compras, além de hospitais, universidades, escolas, etc.

O sistema viário urbano, condicionado pelo projeto urbanístico, caracterizou-se pela setorização de usos e atividades e foi dimensionado para atender a essas funções. Nesse contexto, a malha rodoviária assumiu relevante papel na conexão entre os núcleos residenciais, que envolvem inclusive municípios de outra unidade federativa, e a zona central do DF, com os chamados “corredores de transporte” nas principais vias internas das Regiões Administrativas e com a utilização de rodovias que passam pelo DF para atender ao transporte coletivo local.

Considerando-se as principais vias que integram a infraestrutura viária do DF e seu Entorno, sobre as quais recai a pressão do tráfego urbano, foram definidos seis eixos populacionais:

1. Eixo Norte, composto pelas cidades de Sobradinho, Planaltina e Varjão;
2. Eixo Oeste, representado pelas cidades de Taguatinga, Ceilândia, Águas Claras, Brazlândia, Samambaia e Guará;
3. Eixo Sul, composto pelas cidades do Gama, Park Way e Santa Maria;
4. Eixo Sudoeste, constituído pelas cidades Núcleo Bandeirante, Riacho Fundo, Riacho Fundo II, Candangolândia e Recanto das Emas;
5. Eixo Leste, representado pelas cidades de Lago Sul, São Sebastião, Paranoá e Itapoã; e
6. Área Central, composta por Brasília, Cruzeiro, Estrutural, Lago Norte e Sudoeste/Octogonal.

POPULAÇÃO POR ÁREA



Fonte: Edital de Concorrência nº 01/2011-ST.

O Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF divide o serviço básico de transporte coletivo em duas categorias ou modais: rodoviário e metroviário. Ambas as categorias podem operar mediante integração física, tarifária e operacional. No modal rodoviário, operam os serviços Básico e Complementar, esse último para atender segmentos específicos de usuários.

O novo modelo é constituído por um sistema tronco-alimentado, com integração tarifária aberta com validade temporal de duas horas. As linhas alimentadoras conectam os bairros e vias de menor capacidade a um conjunto de linhas troncais, que funcionam como corredores estruturais do sistema.

Pela matriz de integração, há pagamento de uma única tarifa nas viagens com até duas integrações (sendo apenas uma viagem de metrô), além de tarifas diferenciadas por tipo de serviço (urbano 1, 2 e 3, metropolitano 1, 2 e 3), coerentes com o padrão de ocupação urbana polarizado de Brasília, no qual a heterogeneidade de densidades (de empregos e residentes) demanda diferentes hierarquias de transporte coletivo para a realização de viagens.

As integrações intermodais estão sendo implantadas gradualmente de modo a configurar, brevemente, o cenário de integração previsto pelo PDTU/DF.

As linhas que compõem o novo modelo são classificadas como:

1

Troncais: interligam as Regiões Administrativas e o Plano Piloto. Operação a partir dos terminais de integração ou com captação na origem quando a demanda justificar. Podem ser:

- Troncal Curta (TC): com extensão inferior a 30 km;
- Troncal Longa (TL): com extensão igual ou superior a 30km

2

Alimentadoras (AL): linhas locais, internas a uma bacia, captam e/ou distribuem a demanda dos serviços troncais ou fazem o atendimento a viagens locais

3

Intersetores (IS): linhas internas a uma bacia que fazem o atendimento entre localidades das Regiões Administrativas

4

Perimetrais: interligam lotes (bacias) fora do Plano Piloto e fazem a ligação entre as localidades periféricas. Podem ser:

- Perimetral Curta (PC): com extensão inferior a 30 km;
- Perimetral Longa (PL): com extensão igual ou superior a 30 km

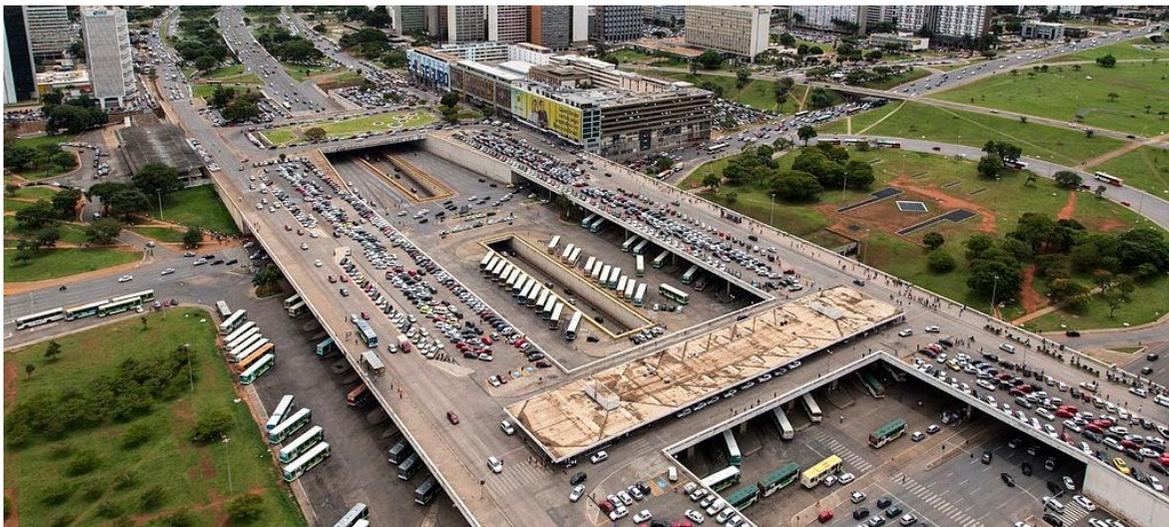


Foto: Wikipédia

Em razão da abrangência territorial do Distrito Federal e da distribuição das linhas de desejo de viagens dos usuários, adotou-se o modelo da concessão por lotes (bacias). Os cinco lotes (bacias) instituídos abrangem as seguintes regiões:



Fonte: Anexo II.2 da Concorrência nº 01/2011 - Reabertura

No novo modelo econômico-financeiro, a remuneração de cada delegatário tem por base uma tarifa técnica, com o valor total devido obtido da multiplicação dessa tarifa pelo número de passageiros transportados em determinado período. As tarifas técnicas dos concessionários dos lotes descritos na tabela anterior advêm das propostas vencedoras do processo licitatório regido pelo Edital de Concorrência nº 01/2011-ST.

*As cinco bacias
estão distribuídas
pela empresas
Piracicabana,
Pioneira, URBI,
Marechal e São José*

Para manter a equação econômico-financeira original das avenças, as tarifas técnicas serão atualizadas por procedimentos de reajuste e revisão da planilha tarifária. Os reajustes serão anuais, contados da data de apresentação das propostas vencedoras. Já as revisões podem ocorrer a qualquer momento, sempre que constatado desequilíbrio entre os encargos e as receitas da concessão.

As receitas do Sistema integrarão uma conta de compensação, que se destina à consolidação e compensação dos recursos provenientes da arrecadação da tarifa usuário (valor efetivamente pago pelo usuário, que é retido pelas empresas a título de pagamento antecipado), da comercialização de créditos de viagem, do repasse de subsídio e de eventuais receitas acessórias.

O QUE FOI AUDITADO

O QUE FOI AUDITADO

A equipe de auditoria avaliou a capacidade do GDF de gerir o novo sistema de transporte público coletivo, em implantação. O trabalho foi norteado por cinco perguntas:

- A DFTrans gerencia adequadamente a oferta de transporte público coletivo com base na variação da demanda?
- A DFTrans acompanha e avalia adequadamente o equilíbrio econômico-financeiro do STPC/DF e dos seus operadores?
- A DFTrans controla adequadamente a remuneração dos concessionários/permissionários do STPC/DF?
- A DFTrans avalia adequadamente o desempenho dos serviços prestados pelos operadores do STPC/DF de modo a garantir a qualidade?
- Qual a qualidade do serviço de transporte público coletivo oferecido aos usuários?

COMO FOI REALIZADA A AUDITORIA

Foram adotadas as seguintes técnicas de auditoria:

- entrevistas com gestores;
- análise de documentos produzidos pela DFTrans em virtude de solicitações da equipe de auditoria e de diligências em outros processos que tramitam no TCDF;
- visitas in loco a todos os 28 terminais de ônibus, registro fotográfico e preenchimento de check list sobre as condições dos referidos terminais;
- pesquisa com usuários do transporte coletivo, efetuada em pontos de ônibus do terminal rodoviário do DF, para avaliação da qualidade do serviço oferecido quanto a conforto, lotação, confiabilidade, acessibilidade e frequência de atendimento.



Rodoviária do Cruzeiro



Rodoviária do Plano Piloto

RESULTADOS DA AUDITORIA

GERENCIAMENTO DA OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Os procedimentos adotados pela DFTrans não garantem a adequada oferta de serviços de transporte público coletivo.

Dimensionar corretamente a demanda em seus aspectos espacial e temporal constitui atividade prévia fundamental para a definição da oferta e para a prestação de serviço de transporte público coletivo eficiente e de qualidade.

Igualmente importante é o acompanhamento da variação da demanda e a realização de eventuais intervenções na programação operacional para ajustá-la a novas necessidades de locomoção da população.

Como inexistente na DFTrans a normatização que estabeleça forma e periodicidade para as pesquisas de demanda, a quase totalidade das pesquisas empreendidas pela autarquia decorre de reclamações efetuadas diretamente pelos usuários ou por meio de lideranças locais ou associações de moradores.

Assim, o campo de atuação da DFTrans restringe-se às pessoas que já utilizam o sistema e que conhecem, de antemão, os canais institucionais de reclamação, ou àqueles que podem contar com a interveniência de terceiros, já que não há divulgação dos canais legais para encaminhamento de denúncias ou reclamações nos terminais de ônibus.



Ponto de ônibus Pátio Brasil

Procedente o pleito do reclamante, sugerem-se às instâncias superiores ajustes na programação operacional ou a intensificação da fiscalização. Entretanto, as alterações operacionais sugeridas ou adotadas não são consolidadas em relatórios periódicos. As informações geradas e as ações corretivas implantadas são de caráter pontual em um contexto no qual a DFTrans se limita a atuar reativamente, em resposta a solicitações esporádicas dos usuários.

PRINCIPAIS CAUSAS E EFEITOS

A DFTrans não exerce plenamente as competências para definição da oferta de transporte público, previstas no Regimento Interno da Autarquia, entre as quais: desenvolvimento de estudos para caracterização da demanda, definição do nível de serviço e especificação da oferta de transporte público coletivo; elaboração da programação operacional, que inclui a definição de itinerários, tabelas horárias, tempos de percurso e especificação e dimensionamento da frota de acordo com as características da demanda. A deficiência resulta em prestação de serviço insatisfatório, com elevado tempo de espera e excessiva lotação dos veículos.



Rodoviária do Plano Piloto



Rodoviária do Plano Piloto



Ponto de ônibus do Pátio Brasil.



Ponto de ônibus do Pátio Brasil.

EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO STPC/DF E DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO

A DFTrans não implementou adequadamente os instrumentos de gestão econômico-financeira do STPC/DF.

A DFTrans não tem capacidade de acompanhar e avaliar eventuais desequilíbrios econômico-financeiros dos contratos de concessão.

O monitoramento pela DFTrans do equilíbrio financeiro da Conta de Compensação, instrumento de administração financeira dos novos contratos de concessão, encontra-se comprometido, tendo em vista que:

- os recursos para o pagamento dos operadores não estão consolidados na Conta;
- não há sistema de controle da Conta, nem relatórios que informem suas movimentações;
- desconhece-se unidade da estrutura organizacional da DFTrans com competência para gerenciá-la;
- não há possibilidade de avaliar-se o equilíbrio econômico-financeiro do STPC/DF sem a devida conversão para remuneração por tarifa técnica dos permissionários dos certames de nos. 01 e 02/2007-ST/DF.

A DFTrans também não tem condições de avaliar a pertinência dos pedidos de revisão de tarifa técnica, pois não dispõe de informações suficientes e confiáveis quanto ao número de passageiros transportados e à quilometragem efetivamente cumprida pelas concessionárias. Esses dados são originados no Sistema de Bilhetagem Automática – SBA, cujas fragilidade e falta de confiabilidade, questionadas pelo TCDF no Processo nº 12102/12, também foram ressaltadas em entrevistas com servidores da DFTrans. No que se refere à quilometragem, a alternativa para obter as informações necessárias estaria na implantação do Sistema de Supervisão Operacional – SSO, que não foi efetivada.

Por ora, a DFTrans utiliza o Centro de Monitoramento Operacional Provisório – CMOP, que funciona precariamente com sistema emprestado e não homologado, por meio do qual monitora algumas poucas linhas utilizadas como piloto para implantação do sistema definitivo. Esse contexto impede o órgão gestor de utilizar as informações geradas nesse monitoramento para decidir os processos de revisão de tarifa técnica.

Ademais, o GDF não fixou, no Edital de Concorrência nº 01/2011 – ST, a forma de operação e de remuneração dos novos concessionários no período de transição entre os modelos, a vigorar entre a assunção dos serviços pelas operadoras e a implantação definitiva do modelo tronco-alimentado. A esse respeito, vale destacar que o GDF não providenciou tempestivamente a adaptação dos terminais de ônibus existentes, nem procedeu à construção de novos terminais. Ausente esse elemento de infraestrutura, resta comprometida a entrada em funcionamento das linhas troncais e alimentadoras que caracterizam o novo modelo operacional.

PRINCIPAIS CAUSAS E EFEITOS

A DFTrans não exerce plenamente suas competências regimentais no que concerne à gestão financeira do referido Sistema. Além disso, os procedimentos de renovação da frota e de concessões de serviço de transporte público foram realizados sem que fossem implantadas as estruturas físicas e tecnológicas necessárias para atender ao modelo operacional tronco-alimentado no qual foram baseadas as propostas das concessionárias.

Como possíveis consequências destacam-se: dificuldade de avaliar-se os pedidos de reajustes e revisões de tarifas técnicas; descontrole econômico-financeiro e geração de passivos financeiros para o GDF; comprometimento da transparência da gestão econômico-financeira do STPC/DF; e piora da qualidade dos serviços oferecidos aos usuários.

CONTROLE DA REMUNERAÇÃO DOS CONCESSIONÁRIOS/PERMISSIONÁRIOS

A DFTrans remunera os operadores com base em dados não confiáveis e não contabiliza a movimentação dos recursos do STPC/DF.

O Sistema de Bilhetagem Automática abrange o processamento dos dados operacionais e financeiros, a administração dos cadastros e a geração, distribuição e comercialização de cartões e créditos de viagens. As informações advindas desse sistema servem de base para o controle da demanda e da oferta de transporte público coletivo, bem como dos custos e das receitas do STPC/DF.

O SBA opera de forma apartada do órgão gestor, inclusive em termos espaciais. São poucos os servidores da DFTrans que trabalham nessa unidade, uma vez que empresas terceirizadas realizam os serviços de coleta e processamento de dados e de comercialização de cartões e créditos de viagem.

A DFTrans tem acesso aos dados de bilhetagem e viagens produzidos pelo SBA, no entanto, esses dados ainda não são processados diretamente pela DFTrans, porque o sistema TDMAX da SBA não compartilha informações com o Sistema de Informação do Transporte Público Coletivo – SIT da DFTrans. Ainda, a DFTrans não dispõe de recursos humanos e materiais suficientes para analisar e criticar os dados produzidos pelo SBA.

As movimentações financeiras dos recursos do STPC/DF (adiantamentos decorrentes de recebimento em espécie, bem como créditos adquiridos e resgatados de Cartão Cidadão e Vale Transporte) não são contabilizadas no sistema SIAC/SIGGO.

Por sua vez, os repasses para pagamento dos subsídios relativos a Portadores de Necessidades Especiais - PNE e Passe Livre Estudantil - PLE são empenhados, liquidados, pagos e contabilizados como despesa pública. Todavia, os credores não são as empresas concessionárias e sim o próprio BRB.

PRINCIPAIS CAUSAS E EFEITOS

A DFTrans não exerce plenamente suas competências regimentais relativas a realização de auditorias técnicas nos delegatários, de modo a dispor de dados confiáveis no SBA. Esse fato aumenta os riscos de fraudes e de pagamentos indevidos aos operadores, bem como dificulta a fiscalização das atividades pelos órgãos de Controle Interno e de Controle Externo.

AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DOS OPERADORES

Inexiste avaliação periódica, estruturada e sistemática do desempenho operacional dos concessionários e permissionários.

O Sistema de Controle da Qualidade do Serviço Básico do STPC/DF adota os seguintes indicadores de qualidade e valores de referência para avaliar os aspectos operacionais do transporte público coletivo no Distrito Federal:

Indicador 1 - Grau de variação dos intervalos nos pontos terminais;

Indicador 2 - Grau de falhas de veículo em operação;

Indicador 3 - Grau de cumprimento de viagens;

Indicador 4 - Grau de reclamações dos usuários sobre os serviços;

Indicador 5 - Grau de ocorrência de acidentes de trânsito;

Indicador 6 - Grau de ocorrência de irregularidades de trânsito;

Indicador 7 - Grau de reprovação de veículos em vistorias programadas pelo Poder Concedente; e

Indicador 8 - Grau de limpeza dos veículos.

Indicador	Unidade	Valor Max.	Nota 1	Valor Min.	Nota 2	Peso (%)
1	%	20	0	2	100	15
2	Quebras/veículo	1,1	0	0,7	100	10
3	%	98	100	90	0	25
4	Reclamação/Passageiro Transportado Mês	10	0	2	100	10
5	Acidentes/Veículo	0,03	0	0,01	100	10
6	Infrações/Veículo	0,15	0	0,05	100	10
7	%	0,10	0	0,02	100	10
8	Notificações/Veículo	0,20	0	0,05	100	10

Fonte: Anexo VI da Concorrência nº 01/2011.

O Índice de Qualidade do Serviço Básico do STPC/DF – IQT é a média ponderada dos indicadores, calculada de acordo com os pesos descritos na tabela anterior. Entretanto, as tratativas para estabelecer e implementar metodologia de apuração dos indicadores de qualidade – IQTs encontram-se ainda em estágio inicial.

Os principais indicadores poderiam ser calculados diretamente com os dados gerados pelo Sistema de Supervisão Operacional – SSO, estrutura físico-operacional para gerenciamento, coordenação e fiscalização da gestão do STPC/DF.



Porém esse sistema também não está em operação. Não existe nem mesmo solução de TI contratada para tal fim. O órgão gestor limitava-se, até o final de janeiro de 2014, a operar um centro provisório (CMOP), no qual supervisionava, com software emprestado, as informações enviadas pelos módulos de apoio à operação de apenas 12 linhas escolhidas entre as que movimentam maior número de passageiros.

PRINCIPAIS CAUSAS E EFEITOS

A execução dos contratos de concessão sem os requisitos adequados para a apuração dos indicadores de qualidade e a lentidão do órgão gestor em implementar os instrumentos necessários para apuração desses indicadores impossibilitam corrigir e melhorar aspectos da qualidade dos serviços prestados pelas concessionárias.

QUALIDADE DO SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DO DF

Na percepção dos usuários, o serviço de transporte público coletivo tem baixa qualidade.



Os terminais de ônibus não apresentam condições adequadas de conforto, segurança e acessibilidade.

Os 28 (vinte e oito) terminais destinados a embarque e desembarque de passageiros funcionam precariamente como ponto de acesso e transbordo de usuários. Mesmo os terminais com estruturas consolidadas não se encontram em condições de atender à população satisfatoriamente.

Nenhum dos 28 terminais avaliados mantinha afixada, em local visível ao público, relação atualizada das linhas e respectiva tabela horária. Oito terminais fixavam a relação das linhas, mas não a tabela horária. Os demais (20) não apresentavam qualquer tipo de informação dessa natureza. Mesmo nos terminais que disponibilizavam a referida relação, os ônibus, geralmente, não respeitavam a sinalização e paravam em outros boxes, sem que o usuário fosse informado da mudança. Também não havia informações ostensivas sobre o órgão responsável por receber denúncias ou reclamações.



Terminal Rodoviário Brazlândia



Terminal Rodoviário Recanto das Emas



Goteiras no terminal de Taguatinga QSF.

Os itens de conforto verificados foram: a existência de cobertura, bancos, banheiros, bebedouros, lixeiras, lojas de conveniência; o estado de limpeza e conservação do terminal; e a ocorrência de inundação. A seguir, quadro resumido das condições encontradas:

Condições de Conforto	SIM	%	NÃO	%
Cobertura	22	78,57%	6	21,43%
Limpeza/Conservação	19	67,86%	9	32,14%
Lixeiras	22	78,57%	6	21,43%
Lixeiras em quantidade suficiente	9	32,14%	19	67,86%
Bancos	23	82,14%	5	17,86%
Local próprio para motoristas/cobreadores	6	21,43%	22	78,57%
Banheiros	24	85,71%	4	14,29%
Lojas Conveniência	17	60,71%	11	39,29%
Ocorrência de inundação	13	46,43%	15	53,57%
Bebedouro	11	39,29%	17	60,71%



Banheiro da Rodoviária de Brazlândia



Terminal da Asa Sul



Lanhonete do terminal do Guara

No aspecto qualitativo, constatou-se que:

46% dos terminais estavam sem cobertura ou com cobertura necessitando de reparos e/ou ampliação;



50% não dispunham de bancos ou os possuíam em quantidades insuficientes;



64% não possuíam sanitários ou os sanitários não estavam em boas condições de uso.



Foram avaliadas as condições de iluminação do terminal e de circulação, permanência e embarque de pedestres, bem como a organização do tráfego e do estacionamento de ônibus no terminal.

Condições de Segurança	SIM	%	NÃO	%
Bem iluminado	9	32,14%	19	67,86%
Áreas definidas embarque/estacionamento	13	46,43%	15	53,57%
Existência de limitadores de estacionamento*	5	33,33%	10	66,67%
Estacionamento irregular de veículos particulares ou oficiais	12	42,86%	16	57,14%
Condições de Acessibilidade e Circulação	SIM	%	NÃO	%
Acessibilidade para PNEs	6	21,43%	22	78,57%
Existência de piso tátil para deficiente visual	2	7,14%	26	92,86%
Obstáculo à circulação/permanência de usuários	11	39,29%	17	60,71%

*Em 13 terminais a existência desse item era não aplicável em razão da configuração.

Na comparação com a auditoria anterior, permanece a situação precária dos itens relativos à iluminação e definição de áreas de embarque de passageiros. Não há acessibilidade destinada a portadores de necessidades especiais.

Na percepção dos usuários, é baixa a qualidade do transporte público coletivo no que se refere a conforto, lotação, confiabilidade, acessibilidade e frequência de atendimento do serviço. Foram ressaltados o elevado tempo de espera nas paradas/terminais e a superlotação dos ônibus como pontos negativos do serviço. Ainda, pela opinião de 68% dos usuários, o serviço de transporte piorou ou ficou igual nos seis meses que antecederam a realização da pesquisa, período que coincide com a migração entre os dois modelos.

Como pontos positivos, o curto tempo que grande parte do usuário leva de casa à parada/terminal, o tratamento cordial dado por motoristas e cobradores e a limpeza dos ônibus.

PRINCIPAIS CAUSAS E EFEITOS

Entre as causas da baixa qualidade detectada, tem-se a lentidão em implementar as estruturas físicas demandadas para pôr em funcionamento o novo modelo operacional tronco-alimentado e a falta de adoção das medidas administrativas e operacionais necessárias para amenizar os impactos do período de transição entre os modelos operacionais. Como efeitos, citam-se a redução da atratividade do STPC/DF e o aumento da preferência pelo transporte privado individual, com impactos no trânsito da cidade.

CONCLUSÃO

Em decorrência do gerenciamento inadequado da oferta de transporte público, das falhas apontadas no acompanhamento e no controle do equilíbrio econômico-financeiro do STPC/DF e dos contratos de concessão e da falta de apuração do desempenho operacional dos delegatários, conclui-se que a gestão do transporte público coletivo empreendida pela DFTrans – Transporte Urbano do Distrito Federal carece de melhorias imediatas.

As condições inadequadas de conforto, segurança e acessibilidade dos terminais de ônibus apresentadas durante as visitas realizadas pela equipe de auditoria e a baixa qualidade percebida pelos usuários relativamente aos serviços de transporte público coletivo do DF refletem as falhas e as impropriedades apontadas pela auditoria.

RECOMENDAÇÕES

Para sanar os problemas apontados nesta auditoria, o TCDF, por meio da Decisão nº 3.475/2014, fez diversas recomendações aos órgãos gestores do STPU/DF.

DFTrans - Transporte Urbano do DF:

- A** estabelecimento de mecanismos, em bases técnicas, que garantam o acompanhamento periódico da demanda (real e potencial) e a definição e atualização tempestiva da oferta de transporte público coletivo;
- B** implementação das estruturas físicas e tecnológicas (ITS, SSO, SITU) previstas para o adequado gerenciamento do STPC/DF;
- C** implementação do efetivo controle dos dados operacionais do SBA, integrando-o aos sistemas de gestão do Transporte Público Coletivo do DF;
- D** implementação dos instrumentos gerenciais, metodológicos e tecnológicos necessários para o efetivo cumprimento dos contratos de concessão no que concerne à avaliação de desempenho operacional dos operadores;
- E** efetivo cumprimento às suas competências regimentais, em especial no que se trata do acompanhamento do desempenho econômico-financeiro do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF;
- F** contabilização em contas do sistema de compensação das movimentações financeiras relativas a adiantamentos decorrentes de recebimento em espécie bem como a créditos adquiridos e resgatados de Cartão Cidadão e Vale Transporte;
- G** realização de pagamentos relativos ao acerto das despesas com subsídios de PNE e PLE diretamente para as empresas delegatárias.

Secretaria de Estado de Transportes do DF:

- A** A adequação dos terminais de ônibus às condições apropriadas de conforto, segurança e acessibilidade, em vista da importância que essas edificações passam a ter com as mudanças previstas no modelo operacional tronco- alimentado.

BENEFÍCIOS ESPERADOS

- A** melhoria geral da qualidade do transporte público;
- B** menor tempo de espera nas paradas e ônibus menos lotados;
- C** manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do STPC/DF e dos contratos de concessão e observância da modicidade tarifária;
- D** redução do risco de ocorrência de fraudes;
- E** implantação dos mecanismos que permitam melhor fiscalização pelos Controles Interno e Externo;
- F** melhoria da qualidade dos terminais de ônibus, com melhor funcionamento do sistema de transporte e aumento de sua atratividade.

Auditoria Operacional na Gestão do Novo Sistema de Transporte Público Coletivo (em 2014)

Secretaria-Geral de Controle Externo

Secretário-Geral: Luiz Genéδιο Mendes Jorge

Secretaria de Macroavaliação da Gestão Pública

Secretária: Luciene de Fátima Carvalho Teodoro

Divisão de Auditoria de Programas e de Recursos Externos

Diretor: Henirdes Batista Borges

Equipe de Auditoria

Alexandre Pochyly da Costa

José Higinio de Souza

Helder Silvério Borba

Maria Angélica Gonçalves Reis

Tribunal de Contas do Distrito Federal

Secretaria de Macroavaliação da Gestão Pública

Praça do Buriti - Ed. Palácio Costa e Silva (Anexo) - 7º andar

Brasília - DF - Cep 70075-901

Telefone: (61) 3314-2150