

**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**

SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL

Subsecretaria de Planejamento

Coordenação de Planos e Estudos em Mobilidade

Relatório SEI-GDF n.º 1/2020 - SEMOB/SUPLAN/COPEM

Brasília-DF, 30 de dezembro de 2020

Assunto: RELATÓRIO DE CONSULTA E AUDIÊNCIA PÚBLICAS - OBJETO: Concessão para Prestação e Exploração de Serviço Básico Rodoviário do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, por meio de veículos de transporte coletivo de passageiros, distribuída nos lotes de 1 a 5.

**RELATÓRIO DE CONSULTA E AUDIÊNCIA PÚBLICA
LICITAÇÃO DAS BACIAS OPERACIONAIS DO STPC-DF
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE
SUBSECRETARIA DE PLANEJAMENTO – SUPLAN
LICITAÇÃO DAS BACIAS OPERACIONAIS DO STPC-DF
RELATÓRIO FINAL DA CONSULTA PÚBLICA E AUDIÊNCIA PÚBLICA**

OBJETO: Concessão para Prestação e Exploração de Serviço Básico Rodoviário do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, por meio de veículos de transporte coletivo de passageiros, distribuída nos lotes de 1 a 5.

DEZEMBRO/2020**1. INTRODUÇÃO****2. ESCLARECIMENTOS PRELIMINARES****3. ATA SUCINTA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA REALIZADA****4. CONSOLIDAÇÃO DAS CONTRIBUIÇÕES E RESPECTIVAS RESPOSTAS****5. CONCLUSÃO E ENCAMINHAMENTOS****1. INTRODUÇÃO**

A Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB está conduzindo o processo de concessão para Prestação e Exploração de Serviço Básico Rodoviário do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, por meio de veículos de transporte coletivo de passageiros, distribuída nos lotes de 1 a 5, conforme objeto descrito acima.

A Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade publicou no Diário Oficial do Distrito Federal, na data de 22 de outubro de 2020, o aviso público caracterizado como CONSULTA PÚBLICA com vistas à futura licitação das Bacias Operacionais do Sistema de Transporte Público Coletivo – STPC do Distrito Federal.

O procedimento de Consulta e Audiências Públicas encontra-se regido pelo Aviso de Consulta e Audiência Públicas, publicado no DODF em 22 de outubro de 2020, o qual estabeleceu prazo para contribuições, por meio de Consulta Pública, no período 02 de outubro de 2020 a 03 de dezembro de 2020 e a realização de Audiência Pública em 03 de dezembro de 2020.

No período de 02 de outubro de 2020 a 03 de dezembro de 2020, foram encaminhadas à SEMOB questionamentos relativos aos documentos básicos da futura licitação constituídos pelo Termo de Referência, Minuta do Edital, Minuta de Contrato e seus respectivos anexos.

Na data de 03 de dezembro de 2020, foi realizada a AUDIÊNCIA PÚBLICA presencial e online para exposição dos documentos relativos à futura licitação e recebimentos de perguntas e pedidos de esclarecimentos.

Todas as perguntas e questionamentos recebidos pela SEMOB sobre a futura licitação pública das Bacias Operacionais foram analisadas e respondidas pela equipe técnica da SEMOB.

Caberia a Assessoria Técnica do Gabinete da Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal a elaboração do Relatório de Consulta e Audiência Públicas, porém ela foi sucedida e absorvida integralmente pela Assessoria Administrativa, conforme publicado no DODF 09 de dezembro de 2020.

Diante do exposto, a SUPLAN elaborou o presente relatório, que está estruturado da seguinte forma:

1. INTRODUÇÃO
2. ESCLARECIMENTOS PRELIMINARES
3. ATA SUCINTA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA REALIZADA
4. CONSOLIDAÇÃO DAS CONTRIBUIÇÕES E RESPECTIVAS RESPOSTAS
5. CONCLUSÃO E ENCAMINHAMENTOS

2. ESCLARECIMENTOS PRELIMINARES

São objeto de análise as seguintes contribuições:

- Recebidas no âmbito da Consulta Pública. As contribuições foram encaminhadas por mensagem eletrônica para o endereço suplam@semob.df.gov.br
- Recebidas no âmbito da Audiência Pública. As contribuições ocorreram de forma presencial bem como pelo aplicativo WhatsApp, na forma de texto ou áudio.

O quadro abaixo sintetiza as contribuições recebidas, bem como identifica as contribuições:

--

Contribuições encaminhadas - Edital Bacias STPC-DF

Nº	Autor do questionamento	Forma de Participação	Data de envio da pergunta
1	MDT	e-mail	30/11
2	Observatório Social de Brasília	e-mail	30/11
3	MDT	e-mail	30/11
4	Observatório Social de Brasília	e-mail	30/11
5	Alcemir Honorato	e-mail	30/10
6	Júlia Porto	e-mail	29/11
7	Brenda Sousa	e-mail	29/10
8	Matheus Fernandes Castro	e-mail	28/10
9	Wilson Augusto da Costa	e-mail	27/10
10	Carlos André	e-mail	25/10
11	Josimar Soares	e-mail	24/10
12	Carlos André	e-mail	23/10
13	Geyson da Cruz	e-mail	23/10
14	Alan Araújo	e-mail	23/10
15	André Jesus	e-mail	23/10
16	Aleksandro Costa de Lucena	e-mail	23/10
17	Carlos André	e-mail	23/10

18	Fábio Mendes	e-mail	22/10
19	Observatório Social de Brasília	e-mail	20/11
20	Vágner Lunguinho	e-mail	17/11
21	Ernane Matos Coutrin	e-mail	16/11
22	Edmar Silva	e-mail	16/11
23	Roney dos Santos	e-mail	11/11
24	Edivan Silva	e-mail	07/11
25	Marcelo Henrique	e-mail	02/12
26	Instituto de Fiscalização e Controle	e-mail	02/12
27	Aline Brito	e-mail	02/12
28	Lincoln José Ribeiro	e-mail	02/12
29	Kairo Araújo	e-mail	02/12
30	Matheus Guerra Santos	e-mail	01/12
31	CARLOS SABINO	WhatsApp	03/12
32	RAFAEL CALABRIA	WhatsApp	03/12
33	CAIRO ROBERTO JÚNIOR	WhatsApp	03/12
34	ALEXANDRE FARIA	WhatsApp	03/12
35	VINÍCIUS LOPES	WhatsApp	03/12

36	NATANAEL	WhatsApp	03/12
37	LUCIANO LIMA	WhatsApp	03/12
38	KELLY FERNANDES	WhatsApp	03/12
39	MARCELO HENRIQUE	WhatsApp	03/12
40	Regina Célia	WhatsApp	03/12
41	DAVI AUGUSTO OLBERT	WhatsApp	03/12
42	JEANDRO E DIENE	WhatsApp	03/12
43	ANISIO	WhatsApp	03/12
44	ALEXANDRE MELO	WhatsApp	03/12
45	Instituto de Fiscalização e Controle	Presencial	03/12
46	MDT	Presencial	03/12
47	Observatório Social de Brasília	Presencial	03/12

Com relação ao item 4 deste Relatório, observa-se o seguinte:

- As contribuições são apresentadas conforme a sequência exibida no quadro acima.
- O nome dos interessados é apresentado da forma como estes se identificaram.
- As contribuições foram transcritas, da forma como foram encaminhadas, sem alterações no texto mesmo em caso de erros ortográficos. Apenas os aspectos de formatação (fonte, espaçamento, negrito, etc.) foram alterados de forma a uniformizar o padrão do Relatório.
- Foram consideradas as contribuições enviadas no corpo do e-mail e aquelas enviadas como anexo (âmbito consulta pública), Para as encaminhadas por WhatsApp, foram consideradas as mensagens na forma de texto e de áudio.
- Anexos complementares encaminhados por e-mail, que não constituem a pergunta ou contribuição em si, mas que foram enviados para auxiliar na análise, nem sempre foram reproduzidos neste relatório. Tais anexos, juntamente com a divulgação deste Relatório no site da SEMOB, serão divulgados a parte, sendo identificados pelo número da resposta correspondente constante do item 4.
- As manifestações e respostas dadas durante a Audiência Pública foram gravadas e reproduzidas neste relatório. Quando necessário, as questões serão complementadas.

- Juntamente com os questionamentos realizados na Audiência Pública , consta a informação da hora, minuto e segundo em que a contribuição ocorreu no vídeo que registrou a Audiência Pública.
- Tal vídeo encontra-se disponível (maiores detalhes no item 3 deste Relatório) e qualquer interessado poderá verificar que não há conflitos entre as respostas escritas e aquelas que foram dadas durante o evento.
- As contribuições enviadas no âmbito da Audiência Pública para as quais não houve tempo de serem apreciadas durante o evento, também foram consolidadas e respondidas no item 4

3. ATA SUCINTA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA REALIZADA

A Audiência Pública ocorreu no dia 03 de dezembro de 2020, com início às 10 horas minutos e teve duração aproximada de 2 horas e 30 minutos no endereço Auditório do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER/DF, localizado no Edifício Sede do DER/DF, SAM – Bloco C – Setor Complementares, Brasília-DF.

Conduziram a sessão os seguintes servidores:

Presidente da Mesa: Luiz Soares de Paiva (Subsecretário de Planejamento).

Márcio Antonio Ricardo de Jesus (Subsecretário de Operações).

Equipe de Apoio Técnico: Alessandro Silva Barbosa.

O evento foi transmitido ao vivo pelo canal da SEMOB no Youtube.

A participação ocorreu de forma presencial e de forma online, por meio do aplicativo WhatsApp, na forma de texto e áudio.

O vídeo com o registro integral do evento encontra-se disponível e pode ser acessado por qualquer interessado por meio do link <https://www.youtube.com/watch?v=0XfrgivZ2L0>

O evento transcorreu da seguinte forma (entre parênteses os tempos no formato h:mm:ss registrados no vídeo gravado do início e final de cada etapa):

Abertura da sessão pelo Subsecretário de Planejamento José Soares de Paiva (0:00:33 - 0:03:50)

Apresentação do projeto efetuada pelo Coordenador de Planos e Estudos da Mobilidade – Alessandro Silva Barbosa - (0:03:50 - 0:46:50)

Participação social, com a leitura das contribuições e respostas pelos integrantes da mesa (0:46:50- 2:35:05)

Encerramento da sessão pelo Subsecretário de Planejamento – José Soares de Paiva - (2:35:05- 2:36:05)

A sessão transcorreu normalmente sem interrupções

4. CONSOLIDAÇÃO DAS CONTRIBUIÇÕES E RESPECTIVAS RESPOSTAS

CONSULTA PÚBLICA - contribuições recebidas no período 02 de outubro de 2020 a 03 de dezembro de 2020.**CONTRIBUIÇÕES VIA E-MAL****NÚMERO: 1****NOME: Marcelo Henrique – 02/12**

Estou compartilhando o arquivo 'Novo padrão visual para o transporte público do DF feito por Marcelo henrique' com você

RESPOSTA:

O sr. Marcelo Henrique compartilhou o documento '**Novo padrão visual para o transporte público do DF feito por Marcelo henrique**', Doc. SEI nº ([53418027](#))

O padrão visual dos veículos segue as normatizações do Conselho de Transporte do Distrito Federal.

No entanto, encaminharemos a contribuição como sugestão para que seja realizado um concurso aberto no qual os cidadãos poderão apresentar o padrão visual das respectivas bacias do STPC-DF.

NÚMERO: 2**NOME: Instituto de Fiscalização e Controle – 02/12**

O documento em anexo contém a contribuição para a discussão sobre a concessão do serviço básico rodoviário e os respectivos documentos apresentados no sítio eletrônico da Secretaria de Estado de Transportes e Mobilidade.

Atenciosamente,

Instituto de Fiscalização e Controle – IFC

Doc. SEI nº ([53418372](#))

RESPOSTA:

Em relação a percepção negativa dos usuários do transporte público reconhecemos a necessidade de aprimorar a prestação dos serviços à população, tanto que a realização de nova licitação nesse momento caminha nessa direção, isso porque o governo do DF poderia renovar os atuais contratos e manter os padrões operacionais vigentes pelos próximos dez anos. Entendemos que a realização do processo licitatório é a oportunidade para melhorar a prestação dos serviços oferecendo um sistema de transporte público mais eficiente e de melhor qualidade para a população do Distrito Federal.

No entanto, apesar de considerarmos a iniciativa “como anda meu ônibus” do IFC e MPDFT como sendo vital no processo de melhoria do STPC-DF, com a apresentação de diagnósticos e sugestões que caminham na mesma direção dos propósitos do GDF de conferir melhores condições aos usuários do Transporte Público local, entendemos também que o diagnóstico que vem sendo apresentado carece de realizar filtros que façam recortes entre a percepção do usuário que embarca nos veículos do STPC-DF, sob a responsabilidade do GDF, e aqueles que embarcam nos ônibus do serviço semiurbano, sob a responsabilidade da ANTT.

Em relação aos documentos apresentados e disponíveis para consulta pública os dados de modelagem operacional e econômico-financeira não foram disponibilizados no site da Semob em função de que aquele espaço estava reservado para apresentar a proposta operacional, econômica e financeira da licitação em questão. Mas ressaltamos que, de posse dos dados ali disponíveis é possível efetuar as modelagens aqui solicitadas, no entanto, caso haja interesse em um nível maior de detalhamento das informações não vemos óbice em disponibilizá-las, conforme já o fizemos com as entidades da sociedade civil e cidadãos que solicitaram por diferentes canais, como ouvidoria, LAI e autuação específica de processos.

Esclarecemos, ademais, que o modelo operacional proposto, foi assumido com a operação vigente no Distrito Federal, como não poderia deixar de ser. Tal medida, se deve ao fato que as infraestruturas previstas para implementação de novo modelo operacional não está conclusas, alguns corredores estão em projeto como o corredor norte, sudoeste, conclusão do corredor sul, e parcialmente em obras o corredor oeste.

Visto, na licitação de 2012, que o modelo operacional licitado não estava implantado, mas, tão somente previsto no processo editalício o que ensejou reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, por uma, que a demanda foi frustrada, posto que o sistema tronco alimentado previsto não estava lá, como cá, concluso, por outro lado o percurso médio mensal - PMM licitado estava inferior ao efetivamente cumprido quando do início e durante a prestação dos serviços.

Isto posto, e, para salvaguarda o interesse público, como é praxe em quase a totalidade de licitações de transporte público coletivo no país, foi feito o recorte de um período de operação típico e da operação vigente para modelagem econômico financeira e operacional e não o lançamento de modelo operacional com previsão de infraestruturas que por vezes demoram décadas para serem implantadas, tempo diverso de um certame público para contratação de prestação de serviços de transporte público coletivo.

Informamos que houve a opção por manter a mesma estrutura do edital vigente de bacias operacionais e tarifas técnicas como remuneração às concessionárias. Consideramos que houve avanços nesses dois aspectos em particular.

A adoção de tarifa técnica juntamente com o subsídio do GDF vem ao encontro de buscar modicidade tarifária para os usuários do STPC-DF.

Temos a informar que a base para o edital em tela foi a licitação de 2011/12 que instituiu a operação por lotes e/ou bacias e adotou a tarifa técnica como instrumento de remuneração das concessionárias do STPC-DF, desse modo, o modelo econômico-financeiro e jurídico do processo licitatório em curso mantém a mesma estrutura do edital de 2011/12.

A opção por manter a operação por bacias e/ou lotes tem respaldo na legislação distrital (Lei 4.011). Soma-se o histórico da operação compartilhada de linhas no STPC-DF que se dava de forma predatória de modo a prejudicar o usuário, uma vez que as empresas competiam pelo embarque dos usuários, retardando ou adiantando viagens, que tinham como consequência o aumento dos tempos de espera para parcela dos passageiros. Além de elevar os custos das empresas que acabam ou fazendo mais viagens do que o programado, na busca do passageiro, ou fazia menos viagens com menos passageiros embarcando, refletindo em um desequilíbrio econômico-financeiro das empresas, uma vez que, pela característica de inelasticidade do bem 'transporte público', o aumento do número de viagens não necessariamente se traduz em aumento de embarques.

A opção por manter a remuneração das concessionárias do STPC por meio de tarifa técnica, além de ser respaldada pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, se justifica por conferir aos operadores garantia de rentabilidade mínima que tem por objetivo a garantia de continuidade da prestação dos serviços, que, somados a política de subsídios instituída pelo Governo do Distrito Federal, proporciona uma modicidade tarifária para os usuários do STPC-DF. Além disso, historicamente na operação do STPC-DF, era comum a paralização de empresas por insolvência em virtude de desequilíbrio econômico-financeiro em virtude de operação deficitária.

Por fim, advertimos que os dados operacionais utilizados para a modelagem da licitação em tela, remetem-se a um ano, mês e dias típicos de operação do STPC-DF, o que significa dizer que, não foi levado em consideração o impacto que a pandemia da Covid-19 causou no transporte público do DF.

O IFC questiona o prazo de concessão saltar para 14 anos ante os atuais 10 anos, divergindo da lei distrital. Informamos que, reconhecemos que há divergência em relação a lei distrital 4.011, o que demandará atualização legislativa. A opção por estender o prazo de concessão se deu no intuito de diluir os investimentos em prazo maior de retorno aos concessionários e fazer coincidir os tempos de contrato com a idade máxima permitida para os ônibus em operação (sete anos), impactando em redução de valores de tarifa técnica o que implicará em redução dos subsídios desembolsados pelo Estado.

O modelo atual tronco-alimentado a depender da instalação das infraestruturas necessárias para ser efetivamente implementado. Um exemplo de sucesso é o que se adota na operação nas RA's do Gama e Santa Maria no BRT Sul. Acreditamos que esse modelo de racionalização é eficiente e traz ganho de qualidade para os usuários, no entanto, estamos cientes que a replicação de tal modelo para demais regiões do DF demanda a disponibilização de infraestrutura adequada. O PDTU vem sendo implementado a depender da obtenção dos recursos para concretizar os projetos que viabilizem o modelo tronco-alimentado proposto e na medida em que for sendo feita a disponibilização da infraestrutura os ajustes operacionais irão acompanhar a mudança de tecnologia. É o caso que ocorreu recentemente na operação das linhas que circulam pela EPTG em que a Semob solicitou às empresas que disponibilizasse aos usuários ônibus com portas dos dois lados, fato esse que trouxe ganhos operacionais aos usuários e racionalização ao conjunto de linhas que ali operam.

Acreditamos que o modelo tronco-alimentado é o ideal para ser implementado em todo o Distrito Federal, e a proposta aposta nessa medida para trazer mais conforto aos usuários e eficiência ao STPC-DF. No entanto, sabemos que para a efetiva implantação do modelo, que inclusive vai ao encontro do PDTU-DF, é preciso a instalação de determinadas infraestruturas que estão previstas como os corredores de BRT que estão planejados e em construção no Distrito Federal. Desse modo, com a entrega das obras faz-se necessário os devidos ajustes operacionais no STPC-DF, o que já ocorreu, por exemplo, no caso do BRT Sul e na EPTG. Com isso, ocorre o redimensionamento da frota em operação para se adequar as novas realidades que se impõem em virtude da gradativa implantação dos modelo tronco-alimentado no STPC-DF. Inclusive com a atualização da frota como o próprio IFC preconiza no presente questionamento. Nossa expectativa vai ao encontro do que o Instituto espera, qual seja, racionalização de custos e maximização da eficiência e qualidade dos serviços prestados. Reforçamos que o aumento da produtividade do sistema está atrelado a gradativa implantação do modelo tronco-alimentado no qual os veículos de maior capacidade substituem aqueles de menor capacidade de transporte de passageiros nos corredores estruturantes do transporte público. A citar do que temos em operação e os que estão previstos? BRT Sul, Eixo Oeste, BRT Norte.

O IFC aponta que o modelo operacional vigente é inadequado em virtude das atualizações da tarifa técnica. No entanto, acreditamos que tais atualizações, além de constar nos contratos é um dos principais fatores responsáveis por garantir a continuidade dos serviços aos usuários do STPC-DF. Prova disso é que, no modelo anterior que vigorou até a licitação de 2011/12, era comum paralizações pontuais de empresas em dificuldade financeira que culminaram na insolvência de muitas delas, no caso das cooperativas p. ex., penalizando os usuários que dependiam da prestação dos serviços.

A transparência é algo que será reforçado na licitação. Prevê a criação de um observatório da mobilidade como um dos aspectos do IQT. Esse observatório reunirá os dados operacionais e econômico-financeiro do STPC-DF, permitindo à sociedade civil acompanhar os dados operacionais e os custos da operação do sistema.

NÚMERO: 3**NOME: Aline Brito**

Bom dia. Venho como cidadã do DF fazer a minha contribuição para a audiência sobre os ônibus que passam pela via M2 da Ceilândia Norte. Essa via que passa pela Casa Brasileira é péssima! Há somente uma linha que faz o trajeto para a Comercial de Taguatinga e Samdu. O intervalo de uma viagem e outra é mais de 1 hora! Isso é um completo absurdo. Seria muito bom se criassem uma outra linha com o mesmo destino do ônibus 360.

Além disso, existe poucas linhas nessa via. Seria muito bom se existisse uma linha que passasse pela via M2 e levasse até a estação de metrô Ceilândia Centro porque as pessoas que moram nas quadras 26, 24, 22 e 20 geralmente não vão até a estação Ceilândia Norte porque é contra mão.

Espero que essas considerações sejam colocadas em pauta da SEMOB, porque nós, moradores da Ceilândia Norte precisamos de mais opções!! Principalmente nos horários de pico que os ônibus que passam por Taguatinga Centro vem todos cheios, em especial as linhas 350 e 350.1. Sugiro também que essas linhas tenham mais escalas para atender toda a demanda.

RESPOSTA:

Essa sugestão não remete ao processo licitatório em questão, mas sim a aspectos operacionais atuais do STPC-DF. Portanto, sugerimos que o pleito seja encaminhado para a Suop avaliar a pertinência das demandas aqui apresentadas.

NÚMERO: 4**NOME: Lincoln José Ribeiro – 02/12**

Gostaria de sugerir a cerca da nova licitação de contratação sistema de onibus.

PERGUNTA:

A- Criar 2 modalidades de transporte coletivo.

1 - Um sistema de coleta no entorno

RESPOSTA:

Os ônibus do entorno do DF, do semiurbano, são de responsabilidade da ANTT, sendo que existem tratativas para que fique sob a responsabilidade do Distrito Federal, no entanto, ainda não foi oficializado tal medida. Em se concretizando, sugerimos que a unidade da Semob que ficará a cargo de gerir a operação dos ônibus do entorno do DF, avalie a possibilidade de se adotar o sistema de coleta para o entorno, conforme indicado.

PERGUNTA:

2- Um sistema exclusivo para o quadradinho Brasília.

Sugiro colocar zona de transbordo nas entradas do df de preferencia integrar com Metrô, Brt e trem de ferro. Nestas zonas as pessoas recolhidas no entorno acessaram Onibus modernos de plataforma baixa de preferencia eletricos para entrar em Brasília. Detalhe somente entrará em Brasília estes Ônibus, assim como os Brts e trens de ferro que terão seu desembarque na rodo ferroviaria, lá onibus modernos conforme falado antes recolherão os passageiros, esta estação serviria como uma segunda rodoviária que distribuiria passageiros por todo o df e a rodoviaria do plano.

RESPOSTA:

Os ônibus do entorno do DF, do semiurbano, são de responsabilidade da ANTT, sendo que existem tratativas para que fique sob a responsabilidade do Distrito Federal, no entanto, ainda não foi oficializado tal medida. Em se concretizando, sugerimos que a unidade da Semob que ficará a cargo de gerir a operação dos ônibus do entorno do DF, avalie a possibilidade de se adotar o sistema de coleta para o entorno, conforme indicado.

. A rodoviária do plano piloto deve também entrar na licitação porque não é rodoviária, é um viaduto. Sugiro criar boxs subterraneos para eliminar estes box a céu aberto, fazer uma revitalização onde hoje são os boxs com projeto arquitetônico adequado.

RESPOSTA:

A concessão da rodoviária é objeto de outra licitação específica para tal. Sugerimos que tal contribuição seja encaminhada para a equipe responsável por aquele processo licitatório.

NÚMERO: 5

NOME: Kairo Araújo – 02/12

Olá,

Venho por meio deste, enviar minha contribuição/sugestão para a concessão do transporte rodoviário de Brasília.

Sou morador de Planaltina-DF a 19 anos e faço uso do transporte público diariamente. Como é de vossa ciência, os ônibus que aqui circulam, não possuem nenhum conforto. Digo isso pois a nossa passagem é um absurdo! R\$

5,50 por menos de 40 km percorridos é muita coisa, um dos mais caros do país.

Em outras regiões do DF, há o sistema do BRT, com vias exclusivas e ônibus com ar condicionado, motor traseiro (mais silenciosos) e piso baixo.

Já noutros lugares, têm-se o metrô, um transporte rápido, também por via exclusiva e sem solavancos.

Já para o morador de Planaltina e cidades afins, não temos nem se quer um ônibus articulado, ou que tenha ar condicionado e vamos disputando espaço dentre os carros.

Por fim, sugiro que o padrão do transporte público seja elevado e se coloque em acordo com o preço pago, padronizado o tipo de ônibus, com os itens de mínimo conforto, afinal, moramos na capital do país, correto? Isso é uma vergonha.

Precisamos de ar condicionado, vias exclusivas e ônibus maiores e mais silenciosos.

Não é luxo, é dignidade.

Att.:

Kairo A.

RESPOSTA:

Informamos que todos os ônibus da nova licitação serão equipados com ar condicionado.

O PDTU prevê a existência de um corredor exclusivo de BRT partindo de Planaltina para o Plano Piloto. No entanto, é preciso os recursos para que a infraestrutura que viabilize o projeto seja instalada. Informamos que o projeto executivo do BRT Norte está concluso.

Em relação a disponibilizar ônibus maiores e mais silenciosos, a nova licitação prevê ônibus mais modernos e novos. Em relação a operação de veículos maiores, sugerimos que seja encaminhado o pleito à Suop para que seja avaliado a viabilidade de tal sugestão.

A adoção de tarifa técnica juntamente com o subsídio do GDF vem ao encontro de buscar modicidade tarifária para os usuários do STPC-DF.

NÚMERO: 6

NOME: Matheus Guerra Santos – 01/12

Prezados da Secretaria de Mobilidade do Distrito Federal

Gostaria de fazer os seguintes questionamentos referentes ao futuro processo licitatório do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF:

Atenciosamente

Matheus Guerra

Morador de São Sebastião – Brasília – Distrito Federal

PERGUNTA:

Do motivo de tamanha resistência para a universalização dos veículos equipados com motor traseiro no STPC/DF, vista a Lei N° 5.590 (Lei que garantia 85% da frota com motor traseiro em 2021 e fora amplamente discutida com a população e com os trabalhadores que ficam horas a fio dentro dos ônibus barulhentos com motor dianteiro), revogada de maneira silenciosa pela Câmara Legislativa por meio da Lei N°6.508 e sancionada pelo atual Governador do Distrito Federal Ibaneis Rocha. Houve consultas quanto à revogação da Lei com esta Secretaria? Por que o Edital proposto para a concessão não exige um percentual ADEQUADO de Ônibus Padrons para todas as bacias do DF para garantir a população e aos motoristas e cobradores mais conforto no interior dos mesmos?

RESPOSTA:

Os parâmetros operacionais da nova licitação observarão a legislação distrital vigente em relação ao tema da localização dos motores dos veículos.

PERGUNTA:

De acordo com o Anexo II.5 que dispõe das especificações de frota, página 30 na tabela de previsão de frota, apenas 15 ônibus Padron são previstos para a Bacia 1 e nenhum nas outras bacias. Volto a questionar o motivo da Capital do Brasil ignorar itens básicos de conforto em sistemas modernos de transporte coletivo para o bom atendimento aos moradores do Distrito Federal.

RESPOSTA:

A questão do conforto é observada para a nova legislação considerando inclusive os custos da aquisição dos novos veículos que estarão em operação com a nova licitação. O manual constante no anexo II.5 inclusive apresenta outros aspectos de qualidade dos veículos que circularão no STPC-DF, como piso baixo, ar condicionado, sistema de freios e suspensão.

Caso a gestão avalie que todos os veículos sejam do tipo padron, que sim, apresenta maior nível de conforto aos usuários, que determine que o faça na nova licitação. Alertamos, no entanto, aumento dos custos que tal medida implicaria.

PERGUNTA:

O motivo pelo qual se ausenta a exigência (pelo menos em parte da frota) de ônibus Padron Piso Baixo para o STPC/DF? Comprova-se que o embarque se torna rápido e o acesso de pessoas com mobilidade reduzida mais humano e eficiente de modo que também não se faz necessário o uso das ineficientes plataformas elevatórias (algumas vezes inoperantes) para os deficientes físicos que utilizam cadeira de rodas. O relevo plano predominante do DF otimiza o uso desses veículos também. Por que se ignora esse tipo de veículo?

RESPOSTA:

Informamos que todos os veículos da frota que comporá o STPC-DF possuirão acessibilidade de acordo com a legislação vigente.

PERGUNTA:

Por que no Anexo II.5 não há menção a veículos equipados com propulsão elétrica?

RESPOSTA:

A propulsão elétrica aos veículos implica em maiores custos. Portanto, optou-se por ônibus que garantam razoável nível de conforto aos usuários ao mesmo tempo que não elevem em demasia os custos de operação do STPC-DF.

No entanto, mais uma vez encaminhamos a deliberação para o gestor decidir se opta por uma frota elétrica e maiores custos aos cofres públicos ou mantém a sugestão atual.

PERGUNTA:

Haverá um projeto de reformulação de linhas para do DF? Muitas delas operam de maneira ineficiente (por exemplo, o excesso de linhas meia viagem que subutiliza o material rodante) e oneram tanto o usuário, quanto o operador.

RESPOSTA:

Os ajustes são realizados continuamente pela Semob. Sugerimos o envio da sugestão para a Suop que faz a operação do serviço avaliar a pertinência de atualizar as linhas do STPC de acordo com a sugestão apresentada.

PERGUNTA:

Para terminar, faço elogio quanto à exigência de equipamentos de ar condicionado em todos os ônibus, será de grande benefício para todos os usuários dos ônibus do STPC/DF.

RESPOSTA:

Todos os veículos contarão com ar condicionado para conferir maior conforto aos usuários do STPC-DF.

NÚMERO: 7**NOME: MDT 30/11**

Ao

Exmo. Sr. Valter Casimiro Silveira

Secretário de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal

Brasília, 30 de novembro de 2019.

Assunto: Licitação do STPC/DF – Consulta Pública

Senhor Secretário,

Considerando que se encontra em aberto o processo de consulta pública referente ao edital de licitação do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF), o Instituto do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos (Instituto MDT) gostaria de apresentar a sua contribuição para aprimorar o edital e o procedimento licitatório, a partir da análise das premissas e a abordagem realizada pelo GDF, sobre temas que consideramos serem fundamentais para esse processo.

Nesse sentido, segue a Nota Técnica produzida por nossa entidade, denominada “Contribuição do Instituto MDT para a licitação do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF”, para que referido documento também possa integrar o conjunto de material que irá compor o acervo de contribuição da sociedade para esse processo licitatório através da consulta pública.

Atenciosamente,

Nazareno Stanislau Affonso

Diretor Nacional Executivo

Doc. SEI ([53419417](#)) e ([53419473](#))

RESPOSTA:

Informamos que no edital em discussão há a previsão de ônibus com portas dos dois lados de acordo com a operação atual. A expectativa é que, com a construção de novos corredores e a consolidação do eixo oeste, havendo a necessidade, proceda-se do mesmo modo que foi feito com os ônibus com portas dos dois lados atualmente em operação: haja a determinação para a substituição dos veículos com porta em apenas um dos lados de modo a otimizar os corredores e a operação do STPC-DF em si.

Informamos que os dados operacionais apresentados nos anexos da licitação em discussão são dados atualizados com valores de referência no ano de 2019, isso porque o próprio documento de discussão e a decisão da Semob em realizar a licitação e a determinação para novo edital teve início no ano de 2019. Os dados operacionais que serviram de base para os estudos apresentados são de 2019 em função de que em 2020 a pandemia de Covid-19 deixou um cenário de diverso do padrão normal de operação do STPC-DF.

A base, a espinha dorsal da nova licitação é o modelo de bacias operacionais e tarifa técnica que o próprio MDT considera como avanços por garantir remuneração mínima às empresas que lhes permitam oferecer continuidade dos serviços sem riscos de interrupção da operação que implicará em prejuízos aos usuários.

O prazo de concessão para 14 anos ante os atuais 10 anos, divergindo da lei distrital. Informamos que, reconhecemos que há divergência em relação a lei distrital 4.011, o que demandará atualização legislativa. A opção por estender o prazo de concessão se deu no intuito de diluir os investimentos em prazo maior de retorno aos concessionários e fazer coincidir os tempos de contrato com a idade máxima permitida para os ônibus em operação (sete anos), impactando em redução de valores de tarifa técnica o que implicará em redução dos subsídios desembolsados pelo Estado.

Valores das tarifas técnicas de referência – tais valores estão divergentes dos atuais em função de mudanças em determinados pontos do edital e considerando um cenário sem pandemia no qual espera-se que haja a regularização da demanda de transporte público no DF. Os valores propostos no novo edital são impactados principalmente pela mudança no tempo dos contratos fazendo com que a renovação de frota coincida com o tempo de concessão e no fato de que se propõe a retirada dos cobradores dos ônibus, com a decisão de retirar a circulação de dinheiro dos veículos, fatores que reduzirão os custos operacionais do STPC-DF.

Reajuste e revisão tarifária – são medidas que garantem aos empresários ganho mínimo em relação aos investimentos realizados ao mesmo tempo que garante a continuidade dos serviços prestados, uma vez que as empresas, ao terem os ganhos financeiros garantidos contratualmente, não estarão em dificuldade financeira que prejudicará a prestação dos serviços. Para tanto, se faz necessário os instrumentos de reajuste e revisão tarifária. Caso haja interesse nos dados operacionais que levaram aos cálculos apresentados, solicitamos que o MDT faça pedido específico mediante LAI, ouvidoria ou Protocolo da Semob com demanda nesse sentido.

Valores dos investimentos iniciais em frota – estão expressos nos documentos apresentados de acordo com as estimativas necessárias para início da operação, lembrando que as divergências em relação ao edital de 2011/12 se dá em função de mudanças nos parâmetros de operação da proposta anterior para a proposta atual.

Racionalização da rede de linhas – depende da adoção do modelo tronco-alimentado que, por sua vez, depende da disponibilização de infraestrutura que viabilize tal medida. Ou seja, assim como já foi feito na licitação em

vigor, a medida em que torne possível racionalizar a rede do STPC-DF essa medida será feita, assim como aconteceu no curso do atual contrato com os ônibus que operam na EPTG. Nesse sentido, entra inclusive os redimensionamentos necessários com a concessão do metrô e construção de VLTs, mas reconhecemos que tais medidas não cabem como aspectos do edital aqui em discussão, uma vez que não temos ainda perspectivas de quando tais ações aconteceram. Portanto, embora admitamos que haverá impactos operacionais no STPC-DF, só será possível realizar racionalização de rede de linhas quando da efetivação de tais medidas, tal qual ocorre com as medidas que viabilizem o modelo tronco-alimentado, que também atuaram no sentido de racionalizar a rede de linhas, trazendo mais eficiência ao sistema e qualidade e conforto aos usuários do STPC-DF.

Controle Operacional e das concessões por parte do Poder Público – Informamos que o GDF terá seu próprio CSO no qual receberá e tratará as informações operacionais que servirão de base para o planejamento e a fiscalização do STPC-DF. Ademais, espera-se que tais dados alimentem o observatório da mobilidade urbana que buscará disponibilizar os dados operacionais em tempo real para a população do DF e para os aplicativos de mobilidade urbana como google maps, moovit e DF no Ponto, além de servirem de base para aprimorar o IQT. Consideramos pertinente a sugestão apresentada para aprimorar o IQT e sugerimos que tal contribuição seja acatada no edital em discussão.

Participação e controle social sobre o STPC-DF – essa solicitação vem ao encontro de diversas outras manifestações nesse sentido. Por isso mesmo que estamos propondo a criação, como parte integrante do IQT, da criação de um observatório da mobilidade, no qual haja canais de interlocução direta do usuário com as empresas e com o poder público.

Novas fontes de financiamento do STPC – Consideramos pertinentes essas colocações e sugerimos que tal medida seja encaminhada para ser analisada pelo setor de planejamento da Semob para analisar a viabilidade das sugestões apresentadas ou então a criação de Grupo de Trabalho específico para avaliar a possibilidade de adotar algumas das medidas apresentadas pelo MDT, quais sejam: pedágio urbano ou taxa de utilização do sistema viário; taxa sobre emissão de poluentes em determinadas áreas críticas da cidade; fixação de percentuais sobre as viagens realizadas por aplicativos ou sobre o IPVA de automóveis; estabelecimento de um valor sobre a CIDE combustíveis; captura de valor no IPTU de empreendimentos habitacionais ou comerciais que tiveram valorização imobiliária a partir da implantação de sistemas estruturais de transporte, como metrô, BRT ou VLT; política de estacionamento.

Transporte público coletivo sob demanda – Temos a informar que já encontra-se em fase de regulamentação a prestação de tal serviço. Sugerimos que, conforme apresentado pelo MDT, que o edital aqui em discussão adote o Transporte público coletivo sob demanda – como uma receita assessória do STPC-DF como forma de reduzir os custos das empresas e a redução dos subsídios repassados pelo Estado. E, adicionalmente, apresentar-se como instrumento de incentivo ao uso do transporte público em detrimento do transporte individual motorizado.

A redução de poluentes locais e gases de efeito estufa na Mobilidade Urbana – Informamos que, por força de legislação distrital, há a previsão do novo edital ser equipado apenas com ônibus movidos a biodiesel, que embora, tenham custo mais elevado, são menos poluentes.

Integração com o Entorno – há em curso tratativas entre GDF e ANTT nesse sentido e a expectativa é que o STPC-DF e o serviço semiurbano funcionem de modo integrado, conforme consta no plano de ação elaborado entre Semob e ANTT, considerando a área metropolitana do Distrito Federal.

Projeto de Concessão da Rodoviária do Plano Piloto – está em fase de audiência pública essa medida. Sugerimos que os apontamentos apresentados pelo MDT sejam encaminhados para a equipe responsável pelo Projeto de Concessão da Rodoviária do Plano Piloto.

Revisão do PDTU – informamos que está em fase final de adequações dos parâmetros para a revisão do PDTU e a expectativa é que o edital para contratação da empresa responsável para a realização dos estudos saia no início de 2021.

NÚMERO: 8

NOME: Observatório Social de Brasília – 30/11

Segue em anexo Ofício deste Observatório Social de Brasília contendo contribuições no âmbito da consulta pública referente à "Concessão para Prestação e Exploração de Serviço Básico Rodoviário do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF".

Solicitamos a gentileza de confirmar o recebimento.

Atenciosamente,

Observatório Social de Brasília

Telefone/WhatsApp: (61) 99580-8269.

Doc. SEI nº ([53419685](#))

RESPOSTA:

NÚMERO: 9

NOME: Júlia Porto – 29/11

Meu nome é Júlia, sou aluna de Mestrado do programa de Transportes da UnB, e estou acompanhando a concorrência para concessão do transporte público. No edital, consta que a proposta da tarifa técnica deverá ser feita conforme moldes do ANEXO IV.1. Esse anexo, no entanto, não se encontra na lista de documentos disponibilizados para download no convite para a Audiência. Poderia me informar por favor onde encontrá-lo?

RESPOSTA:

De acordo com o Artigo 23.1.1: A LICITANTE deverá apresentar a declaração da proposta de valor de TARIFA TÉCNICA para o respectivo lote onde concorra, firmada por seu representante legal, conforme modelo do Anexo IV.1, acompanhada do Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira, de acordo com as orientações dos Anexos IV.2 e IV.4 deste EDITAL e contendo as informações mínimas dos modelos de planilhas do Anexo IV.3.

Portanto, o anexo IV.1, ao qual se refere a sr. Júlia Porto, disponibiliza modelo de declaração da proposta de valor de tarifa técnica, que entendemos ser desnecessário ser disponibilizado na fase de audiências públicas.

NÚMERO: 10

NOME: Vágner Lunguinho – 17/11

Envio nesse e-mail sugestões referente a audiência pública de licitação para contratação de empresas de transporte público:

PERGUNTA:

1. Disponibilização de ônibus que utilizem combustíveis que não agridam ou agridam o mínimo possível o meio ambiente;

RESPOSTA:

A frota atual do STPC já utiliza o diesel S10 menos poluente e existe previsão legislativa para que a nova licitação conte com biodiesel.

PERGUNTA:

1. Disponibilização de ônibus que possuam assentos confortáveis e se possível ar condicionado;

RESPOSTA:

A previsão na nova licitação é todos os veículos tenham ar condicionado e assentos reclináveis com especificações em norma brasileira, conferindo maior conforto aos usuários.

PERGUNTA:

1. Ônibus com número maior de assentos do que os atuais.

RESPOSTA:

O atual número de assentos dos veículos do STPC-DF estão respaldados por normas técnicas da ABNT e também do conselho de transporte. O aumento de assentos implica em menor área útil por metro quadrado que, principalmente em cenários de maior lotação, penaliza os usuários do sistema. Portanto, a proposta é manter a atual configuração de assentos para a próxima licitação.

PERGUNTA:

1. Integração com linhas do entorno, possibilitando pagamento de apenas uma passagem.

RESPOSTA:

Há questões legais envolvidas nessa questão, mas o GDF vem mantendo tratativas com a ANTT para assumir a gestão do transporte público semiurbano do entorno. Essas questões são o primeiro passo para se avaliar a possibilidade de integração tarifária entre os dois sistemas do DF com as cidades de sua área metropolitana.

NÚMERO: 11**NOME: Ernane Matos Coutrin – 16/11**

Olá, minha contribuição é pedir para que seja implantado logo o serviço de transporte público coletivo complementar STPCC/DF, este irá ajudar a demanda de usuários que necessitam de transporte confiável e integro aos horários e linhas.

Ernane Matos Coutrin

6198539-2111

Enviado do Email para Windows 10

RESPOSTA:

O STPCC-DF é objeto de outro processo licitatório.

NÚMERO: 12**NOME:**

Edmar Silva – 16/11

Olá me chamo Edmar , trabalho no Aeroporto Internacional de Brasília. Como usuário do Transporte público venho , por meio desta oportunidade , descrever minha indignação... Moro na Candangolândia que fica a 5 km do Aeroporto . Distância essa que não faz diferença, pois chego em casa depois de pessoas que moram em Santa Maria por exemplo . Fico 1 h na parada esperando o ônibus . Ou seja ; moro mais perto e sou o último funcionário do horário a chegar em casa ...Tem como a Secretaria de Mobilidade explicar essa logística do Transporte Público... Se é que tem explicação.... Espero ansiosamente por melhoras nesse sentido....

RESPOSTA:

Questões de cunho operacional que não são objeto direto dessa licitação. Verificar o pleito junto a SUOP-Semob.

NÚMERO: 13

NOME: Roney dos Santos – 11/11

PERGUNTA:

Boa tarde,

meu nome é Roney dos Santos e visando contribuir para a melhoria do sistema de transporte do DF sugiro as seguintes implementações:

1) implementação de sistemas inteligentes de cruzamento de dados onde o usuário, através de aplicativo, possa verificar que horas o ônibus chegará na sua parada e qual a expectativa de tempo de viagem até o destino final. Isso daria a possibilidade ao usuário de optar, caso consiga, pelo meio de transporte mais eficiente até o seu destino. Este sistema deveria integrar ônibus e metrô, tempo de caminhada do local do usuário até a estação ou parada de ônibus mais próxima, juntamente com o tempo de deslocamento de chegada.

RESPOSTA:

Atualmente já existe aplicativos com essas funcionalidades como o google maps, moovit e DF no Ponto. Com o aprimoramento dos dados de GPS dos ônibus em circulação integrados ao CSO será possível conferir maior precisão às informações que são disponibilizadas aos usuários.

PERGUNTA:

2) Isenção de tarifa ser por questões sociais e não por categorias. A não adoção de qualificações sociais para as isenções de tarifa causam situações esdrúxulas onde, em vários casos, pessoas com poder aquisitivo e com condições de pagar tarifas são privilegiadas em detrimento a pessoas sem poder aquisitivo, só pelo fato destas não fazerem parte de alguma categoria específica.

RESPOSTA:

Junto ao debate de tarifa social é preciso discutir o financiamento do sistema de transporte público. O trabalhador de baixa renda assalariado normalmente arca com 4% de seus vencimentos para bancar o Vale Transporte. Mas é um debate que deve ser discutido com a sociedade civil de forma mais ampla.

PERGUNTA:

3) Adoção de linhas circulares para bairros, onde as mesmas fariam a entrega dos passageiros em micro terminais de bairro onde grandes ônibus pegariam estes usuários para a sua distribuição no sistema como um todo.

RESPOSTA:

A proposta do edital é a adoção de um modelo tronco-alimento futuro, no qual as linhas circulares, normalmente internas às cidades, transportam os passageiros até os terminais que levam esses usuários aos seus respectivos destinos finais. Há também a possibilidade de fazer esse movimento no sistema tronco alimentado sem recorrer aos terminais, uma vez que o modelo de integração é aberta e temporal, o que permite ao usuário otimizar seus deslocamentos, de modo que dispense a ida aos terminais, tornando as viagens mais rápidas, uma vez que pode haver a redução dos percursos realizados e, conseqüentemente, a redução dos tempos de viagem.

PERGUNTA:

4) Adoção de seguro de acidentes pessoais e de vida para os usuários do transporte público. Isso segue exemplos de grandes centros, onde o usuário, no momento em que está utilizando o sistema de transporte fica automaticamente segurado durante a sua viagem e em caso de acidente o usuário pode ser atendido na rede privada. A Constituição do Brasil assegura em seu artigo 5º o direito aos brasileiros e estrangeiros residentes no país a inviolabilidade do direito à vida, à igualdade, à liberdade, à segurança e à prosperidade. O Código de Trânsito Brasileiro, como legislação especial, caracteriza o termo “segurança” como um dos princípios institutivos. Melhorar a infraestrutura do sistema e sua tecnologia é fundamental, mas essa modernização também tem que olhar o bem estar do usuário.

RESPOSTA:

O seguro aos passageiros além do previsto na legislação atual aumentaria os custos do sistema de transporte público coletivo que de modo direto ou indireto acabam sendo repassados aos usuários. Caso haja esse entendimento é preciso prever recursos orçamentários para ampliação dos subsídios que são repassados pelo poder público para a prestação dos serviços.

PERGUNTA:

5) Adoção de catracas eletrônicas e possibilidade de pagamento das passagens via aplicativos, tais como google pay e todos os outros. É fato que o brasileiro está cada vez mais digital e a adoção de formas digitais de pagamento estão crescendo de forma exponencial. Catracas eletrônicas com máquinas de recebimento de cartão de crédito, tipo totens de pagamento de estacionamento em shoppings, agilizariam os pagamentos, reduziria o montante de dinheiro no carro e reduziriam drasticamente o custo com mão de obra no ônibus, podendo assim reduzir o valor das tarifas.

Espero ter contribuído.

Atenciosamente,

Roney do Santos.

RESPOSTA:

O sistema de bilhetagem atualmente em vigor juntamente com o braço operacional do BRB mobilidade já disponibiliza algumas dessas funcionalidades. Consideramos que facilitar os meios de pagamento dos créditos de viagens do sistema de transporte público aprimoram seu funcionamento e fomenta o uso do transporte público. Sugerimos que seja avaliado a possibilidade de ampliação dos mecanismos de pagamento dos créditos e os custos operacionais de tais medidas para que sejam inseridas na planilha de custos do sistema e avaliar posterior conveniência da adoção dessa medida.

NÚMERO: 14

NOME:

Edivan Silva – 07/11

Sugestão de material a ser analisado para a licitação.

Doc. SEI ([53420579](#))

RESPOSTA:

Os aspectos gerais apresentados estão sendo observados para a definição dos parâmetros do Edital do STPC-DF.

NÚMERO: 15

NOME: MDT – 30/11

IV. Temas necessários para a licitação do STPC-DF

Além da análise dos temas propostos no edital, o MDT também identificou temas fundamentais para a realização da licitação sobre os quais o GDF deveria se posicionar sobre seu atendimento:

RESPOSTA:

Questionamentos respondidos anteriormente.

NÚMERO: 16

NOME: Observatório Social de Brasília – 30/11

Prezados,

Segue em anexo Ofício deste Observatório Social de Brasília contendo contribuições no âmbito da consulta pública referente à "Concessão para Prestação e Exploração de Serviço Básico Rodoviário do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF".

Solicitamos a gentileza de confirmar o recebimento.

Atenciosamente,

Observatório Social de Brasília

Telefone/WhatsApp: (61) 99580-8269.

item 1 –

PERGUNTA:

1) **COMPETITIVIDADE:** Embora seja de extrema importância garantir que as empresas vencedoras tenham capacidade técnica e financeira para prestar os serviços de forma eficiente e contínua, é preciso conciliar exigências voltadas a essa finalidade e o objetivo intrínseco de qualquer procedimento licitatório: a competitividade por meio da disputa entre o maior número possível de participantes. Assim, sugerimos a revisão das exigências constantes do item 21.4 da minuta de edital, em especial os subitens 21.4.1.1.1.1, 21.4.1.1.1.2, tendo em vista que os percentuais exigidos (possuir 40% da frota inicial prevista e ter transportado por seis meses contínuos 40% do número de passageiros médios mensais estimados) restringem na prática a participação às empresas que prestam atualmente o serviço no próprio Distrito Federal e/ou em um número reduzido de outras grandes cidades – o Distrito Federal é hoje a terceira cidade mais populosa do país.

Ademais, exigências semelhantes impostas no processo licitatório anterior (2011-2012) não impediram que no curso dos contratos subsequentes tenham sido registradas deficiências na prestação do serviço e paralisações. Nesse aspecto, fazemos referência ao relatório final do projeto “Como anda meu ônibus”¹, coordenado pelo Ministério Público do Distrito Federal e Territórios (MPDFT) e pela associação Instituto de Fiscalização e Controle (IFC), em que a população do Distrito Federal avaliou negativamente itens como tempo de espera, lotação e conservação dos ônibus.

A partir dessa constatação, entendemos que exigências como as referidas acima não suprem a necessidade de fiscalização rigorosa, por parte do Poder Público, do cumprimento dos termos dos contratos, ao mesmo tempo em que contribuem para reduzir a competitividade – e, como consequência, o potencial de obtenção do serviço de melhor qualidade ao menor custo possível para a administração pública e para o usuário do transporte público.

RESPOSTA:

Informamos que reduzir o rol de exigências para a participação no processo licitatório pode fazer com que gestões amadoras saiam ganhadoras do certame e acabem fazendo uma gestão amadora que comprometa a prestação dos serviços à população. O Distrito Federal já passou por experiência semelhante quando da licitação de 2007 da qual apenas uma empresa, das sete vencedoras de então, permanece operando. As demais tornaram-se insolventes e prejudicaram os usuários do STPC-DF.

Ademais, a competitividade não necessariamente se traduz em melhor prestação de serviços. A proposta é que, ao selecionar empresas com know how na operação do transporte público, enquadrá-las nas regras impostas pelo edital para garantir a prestação de bons serviços à população do DF.

PERGUNTA:

2) CONTINUIDADE DO SERVIÇO: A minuta de contrato colocada em consulta pública não traz nenhum dispositivo que permita resolver situações de descontinuidade do serviço de transporte público em decorrência de paralisação dos trabalhadores rodoviários. Pelo contrário, no item 5 da Cláusula XIV (Do Serviço Adequado), a minuta dispõe expressamente que “não se caracteriza como descontinuidade do serviço a sua interrupção em situações de caso fortuito ou força maior e de greve dos trabalhadores do STPC/DF (grifos nossos).

Ora, em se tratando de uma relação contratual entre o Distrito Federal e empresa privada, que por definição deve assumir os ônus e riscos de sua atividade, não pode a administração pública dispensar a concessionária de se responsabilizar por paralisações do serviço, ainda que decorrentes de greve de trabalhadores. Não cabe afastar de antemão a responsabilidade da empresa concessionária por presunção, mas, todo o oposto, exigir que forneça os serviços contratados, sob pena da aplicação de multas previstas em contrato.

Os casos de paralisação dos serviços têm ocorrido com frequência intolerável no curso dos atuais contratos do STPC/DF, a demonstrar a necessidade de que o tema seja contemplado, de forma rigorosa, nos contratos a serem celebrados a partir da nova licitação².

RESPOSTA:

Consideramos pertinentes as colocações apresentadas pelo Observatório Social de Brasília e sugerimos que a minuta do contrato no item 5 da Cláusula XIV (Do Serviço Adequado) seja alterada para incorporar a sugestão aqui apresentada.

PERGUNTA:

3) MONITORAMENTO DO SERVIÇO: Não constam do material disponibilizado na consulta pública (minutas de edital e contrato) referências para o monitoramento da qualidade do serviço a ser prestado pelas concessionárias. Conforme relatório final do projeto “Como anda meu ônibus”, coordenado pelo MPDFT e pelo IFC (ver acima), itens como tempo de espera estão entre as principais reclamações dos usuários dos ônibus no DF.

O monitoramento da frequência e pontualidade dos ônibus, nos parâmetros estabelecidos em contrato, exige previsão específica, além de detalhamento de instrumentos de controle baseados em recursos tecnológicos amplamente disponíveis, como localização por GPS.

Muito embora a tecnologia esteja, em tese, em uso hoje como parte do sistema DFnoPonto, os dados dos ônibus não estão disponíveis em formato aberto para utilização da população. Além disso, há inúmeros relatos de inconsistências nas informações de localização dos ônibus, o que gera incertezas quanto à possibilidade de fiscalização, tanto pela administração pública quanto pela sociedade.

Sugerimos, portanto, que o edital e os contratos a serem celebrados para concessão do STPC/DF incluam exigências expressas e detalhadas para oferta, por parte das empresas concessionárias, de dados atualizados, idealmente em tempo real, sobre todas as viagens realizadas pelos ônibus que integram o sistema.

RESPOSTA:

Na proposta apresentada há a previsão de aprimorar o IQT mediante o melhoramento das informações obtidas dos sistemas de GPS instalado nos ônibus com o pleno funcionamento do Centro de Supervisão Operacional (CSO), permitindo compartilhar os dados em tempo real com sistemas de aplicativo como DF no Ponto, Moovit e Google Maps, permitindo aos usuários do STPC-DF otimizar e potencializar suas possibilidades de embarque.

PERGUNTA:

4) TRANSPARÊNCIA E CONTROLE SOCIAL: Não constam das minutas de edital e contrato disponibilizados como parte da presente consulta pública qualquer referência a mecanismos e instrumentos de transparência e controle social.

Como se sabe, a participação dos cidadãos e de organizações da sociedade civil no acompanhamento da gestão pública é essencial na fiscalização dos serviços prestados, visando à garantia do respeito à legislação, ao bom uso dos recursos públicos e à qualidade dos serviços.

Para tanto, é indispensável que o edital e o contrato estabeleçam exigências como a disponibilização, em transparência ativa, de dados sempre atualizados referentes às planilhas de custo das empresas; ao número de passageiros transportados (incluindo discriminação das gratuidades legais); aos cálculos que fundamentem eventuais reajustes da tarifa técnica e da tarifa ao usuário; e às informações de frequência e pontualidade dos ônibus que integram o STPC/DF.

Da mesma forma, relevante que conste previsão no edital e no contrato da exigência de prestação de contas, pelas empresas concessionárias, ao Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, para que este possa exercer adequadamente as atribuições que lhe cabem, nos termos do Decreto nº 38.058, de 2017.

Na oportunidade, reiteramos solicitação feita no Ofício nº 47/2020/PRES/OSBrasília, dirigido ao Sr. Secretário Valter Casimiro Oliveira, no sentido de que seja realizada ao menos mais uma audiência pública sobre o tema (além da prevista para 3 de dezembro de 2020) e sejam divulgadas pela SEMOB as contribuições recebidas na presente consulta pública, bem como manifestação da Secretaria quanto à sua pertinência e acolhimento ou não na revisão do edital e contrato da concessão do STPC/DF.

Na certeza de que as presentes contribuições serão analisadas criteriosamente pela SEMOB, para aperfeiçoamento do processo licitatório referente à concessão do STPC/DF, sempre em busca da oferta do melhor serviço público possível à população do DF, colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos e informações adicionais que se mostrem necessários.

RESPOSTA:

De posse das diversas sugestões apresentadas nesse sentido de transparência das informações, controle social/accountability por parte da sociedade civil, a proposta que é, como um dos produtos do IQT, seja disponibilizado aos usuários do STPC-DF essas funcionalidades, tais como, dados operacionais e econômico-financeiros com vistas a aprimorar o sistema de transparência em relação ao funcionamento do STPC-DF. Adicionalmente, prevê-se a disponibilização de canais de interlocução entre empresas e usuários de modo que tal diálogo se traduza em ferramentas capazes de melhorar a prestação dos serviços à população.

NÚMERO: 17**NOME:****Observatório Social de Brasília – 20/11**

À Sua Excelência o Senhor VALTER CASIMIRO OLIVEIRA

Secretário de Estado de Transporte e Mobilidade

O Observatório Social de Brasília (OSBrasília), CNPJ 19.802.464/0001-40,
vem por deste e-mail encaminhar o Ofício nº 47/2020/PRES.

Favor confirmar o recebimento e o número de protocolo.

Atenciosamente,

Thiago Gonçalves do Carmo,

Observatório Social de Brasília

Telefone/WhatsApp: (61) 99580-8269.

RESPOSTA:

Informamos que há previsão de realização de novas audiências públicas durante o ano de 2021 com o intuito de amadurecer o debate e aprofundar nas discussões sobre os parâmetros que serão norteadores da operação do STPC-DF pelos próximos 14 anos.

Informamos que as contribuições que a Semob recebeu desde o anúncio da licitação feitas por email e aquelas que foram realizadas no dia da audiência em 3 de dezembro, presencialmente ou pelo whatsapp da Semob, serão publicizadas em até um mês após a realização da referida audiência.

Ressaltamos que a realização da audiência foi amplamente divulgada nos meios de comunicação e nos canais institucionais do GDF. Além de ter contato com a possibilidade de participação virtual por parte do cidadão, amplificando o alcance do evento. Que, inclusive, permanece disponível para consulta no canal do you tube da Semob. Informamos que o mesmo procedimento será adotado nas próximas audiências que tratarão da licitação do STPC-DF.

NÚMERO: 18

NOME:

Alcemir Honorato – 30/10

Prezados

Segue minha contribuição.

Quanto ao item abaixo:

II.5.1.5 CLASSIFICAÇÃO E DESCRIÇÃO DE VEÍCULOS

PERGUNTA:

Seria interessante para melhoria da qualidade de vida dos habitantes de Brasília, prevê no contrato, a utilização de ônibus com motor traseiro e piso baixo que são menos ruidosos, que os ônibus convencionais tradicionalmente utilizado.

O anexo não restringe utilização dos ônibus baixo e sem o comprometimento e obrigação contratual, continuaremos convivendo com esses caminhões que carregam gente.

A minha sugestão é estabelecer percentual máximo para utilização desse tipo de veículo (Comum e Padron Alto) ou excluir a utilização de tipo veículo, ou limitar a regiões onde o veículo de piso baixo não pode ser utilizado.

Esses veículos não representam a necessidade de um transporte mais confortável e que iremos conviver por 14 anos, vez que são barulhentos e apresenta extrema dificuldade de acessibilidade para idosos, gestantes e crianças em relação aos veículos de piso baixo.

RESPOSTA:

Por imposição legal os veículos da próxima licitação devem conter motor traseiro. Piso baixo apesar de maior qualidade implica em maiores custos. Caso opte por tais especificações é preciso refazer a planilha de custos.

PERGUNTA:

Implantação pelo concessionário de painel eletrônico nas paradas com a previsão de chegada do próximo veículo, nas estações de maior movimento.

RESPOSTA:

O painel eletrônico não é objeto dessa licitação.

PERGUNTA:

Implantação nos veículos, o anunciador da próxima estação. Isso auxilia pessoas com deficiência visual a se situar e saber a correta estação. Essa tecnologia já existe em diversos países. Ressaltando que todas as estações são catalogadas no DF e em tese todos os veículo devem ter GPS.

RESPOSTA:

Esses dispositivos estão previstos para a próxima licitação

PERGUNTA:

Disponibilizar em aplicativo para consulta em tempo real da situação da linha. Quantidade de veículos rodando, tempo de chegada nas estações.

RESPOSTA:

Com o aprimoramento do IQT a expectativa é que essa funcionalidade esteja disponível para os usuários.

PERGUNTA:

Prevê a possibilidade de pagamento da tarifa via celular por aproximação, cartão de crédito e débito contactless.

RESPOSTA:

O sistema de bilhetagem atualmente em vigor juntamente com o braço operacional do BRB mobilidade já disponibiliza algumas dessas funcionalidades. Consideramos que facilitar os meios de pagamento dos créditos de viagens do sistema de transporte público aprimoram seu funcionamento e fomenta o uso do transporte público. Sugerimos que seja avaliado a possibilidade de ampliação dos mecanismos de pagamento dos créditos e os custos operacionais de tais medidas para que sejam inseridas na planilha de custos do sistema e avaliar posterior conveniência da adoção dessa medida.

PERGUNTA:

Prevê a possibilidade de atendimento a criação de linhas especiais noturnas, nos fins de semanas e feriados com quantidade mínima de intervalo de máximo 45 min no período de meia noite e 06 da manhã para o horário noturno. Hoje as linhas param de circular.

RESPOSTA:

Essa é uma questão operacional que deve ser avaliada pela unidade responsável pela programação do serviço. Lembrando que a ampliação da oferta de viagens implica em maiores custos operacionais o que exigirá recalcular a tarifa técnica das empresas. Mesmo numa situação de baixa demanda como as linhas “corujão” que circulam de madrugada é possível haver a previsão que circulem durante a noite toda. É uma decisão que envolve custo de operação alto e que acabará tendo seu custo repassado e diluído para toda a tarifa técnica da empresa. Caso haja o entendimento para que se amplie a oferta, buscar os dados operacionais com a SUOP para atualizar os cálculos de tarifa técnica.

PERGUNTA:

Prevê ouvidoria para reclamações dos motoristas e cadastro negativo para os motoristas que tiveram quantidade excessiva de multas e reclamações, obrigando as empresas a fazerem cursos de reciclagem com empresas externas a concessionárias e o motorista mantendo à má prestação de serviços, exigir a demissão dos maus profissionais que não atendem os critérios por alto índice de reclamações e multas. Obrigar as empresas identificar o profissional que foi multado e que teve reclamação junto ao DF.

RESPOSTA:

Essas sugestões podem ser avaliadas pelo IQT.

PERGUNTA:

Prever contratualmente, que a concessionário forneça canal digital para reclamação, site e app, e que as empresas sejam obrigadas a responder em até 7 dias a reclamação, com a identificação do profissional.

Multar em caso de não fornecimento de resposta satisfatória ao usuário. Estabelecer consulta independente de satisfação dos usuários. As concessionários que obtém índice menor que 80%, sofrerá um deflator no percentual da tarifa.

RESPOSTA:

Essas sugestões podem ser incorporadas como um dos serviços do observatório da mobilidade, com a criação do canal de interlocução direta com o usuário. Sugerimos que a demanda de criação de canal digital para reclamação junto às concessionárias por parte dos usuários via site ou aplicativos para smartphones, regulamentando a necessidade de resposta por parte do operador como obrigatória e respondida tempestivamente no prazo de até 7 dias a contar da reclamação realizada, com devida identificação do profissional. Esse item pode constar de um dos aspectos do IQT.

NÚMERO: 19

NOME: Brenda Sousa – 29/10

Doc. SEI ([53421558](#)), ([53421695](#)),([53421751](#)),([53421821](#)),([53421895](#))

Com cordiais cumprimentos,

De ordem, encaminho o presente ofício e os documentos que o acompanham, para análise e providências.

Desde já agradeço a atenção e a colaboração.

Atenciosamente,

Brenda Sousa

02428903

RESPOSTA:

Informamos que a licitação das bacias operacionais possui como objeto a concessão para operação de áreas geográficas para operação de linhas de ônibus do STPC-DF. Portanto, não está incluso no processo a disponibilização de informações nos pontos de paradas relativas a questões operacionais do STPC-DF como por exemplo, horários de partida e chegada das linhas, itinerários e preços das passagens. Os pontos de parada continuam sob a responsabilidade do órgão gestor do STPC-DF, no caso, a Semob. Portanto, sugerimos que a demanda seja encaminhada para a Suter e Suop avaliarem a possibilidade de atendimento do pleito em questão.

NÚMERO: 20

NOME:

Matheus Fernandes Castro – 28/10

Olá gostaria de estar contribuindo com minha opinião e acredito que de muitos da minha cidade, que é a seguinte ->

Que nessa licitação finalmente seja exigida ônibus articulado na cidade principalmente nas linhas que liga Brazlândia a Taguatinga e ao plano piloto pois em virtude do assentamento 26 de setembro ter crescido bastante o número de passageiros de lá que pega ônibus de Brazlândia aumentou muito

Outra ideia que poderia ser muito boa é criar o sistema tronco alimentador na cidade usando o terminal do setor veredas como o lugar de bolçao e de lá saindo linhas diretas

RESPOSTA:

Os aspectos operacionais não são objeto dessa licitação em questão. Sugerimos que o pleito apresentado seja encaminhado à Suop para avaliar a pertinência do que está sendo solicitado, uma vez que tais demandas independem da existência de nova licitação para serem implementadas.

NÚMERO: 21**NOME:****Wilson Augusto da Costa – 27/10**

Olá, boa tarde!

Na nova Licitação, as 5 bacias ou 5 lotes, ao em vez de 01 empresa por lote, poderia ser 02 empresas por lote e, assim, com a concorrência, poderíamos contar com melhor transporte. A concorrência é necessária!

Outra boa nova, seria substituir as atuais cooperativas que atuam na área rural, por empresas!

Obrigado pelo precioso espaço!

Att:Wilson Augusto da Costa

RESPOSTA:

O objeto da licitação são as atuais cinco bacias operacionais do STPC-DF, sendo que cada bacia será operada por uma empresa ou consórcio de empresas. A decisão por alocar apenas uma empresa por lote se dá pelas características do transporte público, cujo comportamento não remete a lei de oferta e procura. O que significa dizer que, normalmente, o usuário do transporte público é um usuário cativo, ou seja, não será uma maior oferta de veículos em circulação que trará novos clientes para o sistema. A concorrência, portanto, não se apresenta o mais adequado.

NÚMERO: 22**NOME:****Carlos André – 25/10**

Nova licitação vai sair graças a Deus!

Quem sabe uma nova era no transporte publico do df.

Todos ganham principalmente nois usuário do sistema ... o gdf ganha numa melhor administração da pasta ... com um sistema novo e funcionado ! ..

principalmente que é o mais importante .

Moro no o p sul e utilizo infelizmente os serviços prestados por essa marechal.

Pra mim a pior empresa que ja operou no transporte do df.

As outras 4 também deixam muito a desejar além de custar muito caro para o gdf manter essas empresas horríveis .

2021 ano da mudança ... licitação ja !

RESPOSTA:

Foi dado início ao processo licitatório que selecionará as novas concessionárias do STPC-DF em substituição, a partir de 2022, das atuais operadoras.

NÚMERO: 23

NOME:

Josimar Soares – 24/10

A melhor empresa que já atuou no DF foi riacho grande gostaria de tela no trasporte do distrito federal outra vez um empresa que respeitar seu usuário !

RESPOSTA:

A licitação é aberta a todas as empresas ou consórcio de empresas (pessoas jurídicas) que se habilitem para o pleito, respeita a regularidade fiscal e trabalhista.

NÚMERO: 24

NOME:

Carlos André – 23/10

Demorou mais ontem saiu no df tv a tão esperada licitação Parabéns gdf com essa nova etapa no transporte publico com certeza todos ganharemos.

Chega dessa marechal com as suas paralisações e falta de respeito com os seus clientes ... aliás todas prestam um serviço de má qualidade a população.

Agora estou confiante que isso vai mudar ... sou usuário do sistema e dependo dele todos os dias .

2021 licitação ja!

RESPOSTA:

Foi dado início ao processo licitatório que selecionará as novas concessionárias do STPC-DF em substituição, a partir de 2022, das atuais operadoras.

NÚMERO: 25

NOME:

Geyson da Cruz – 23/10

Que seja obrigatória por parte das empresas a aquisição de ônibus convencionais mesmo que seja de motor dianteiro, mas alongado com o comprimento de 14 metros e capacidade total para 86 passageiros (45 sentados e 41 em pé)

RESPOSTA:

O dimensionamento da frota se dá de acordo com estudos prévios em função das características das linhas do STPC-DF. Nesse sentido, há ônibus alongados, articulados, miniônibus e também básicos, levando em consideração a demanda e custos de operação das linhas.

NÚMERO: 26**NOME:****Alan Araújo – 23/10**

Bom dia. O que desejo na nova licitação, e a justificativa:

PERGUNTA:

1-TARIFA MAIOR PARA PAGAMENTO EM DINHEIRO. Os passageiros não usam moedas. Isso gera uma falta de troco imensa, atraso de viagens e discussão entre passageiros e rodoviários, estressando e dificultando um bom atendimento. Minha solução é uma tarifa redonda para quem usa dinheiro, e desconto a quem paga no cartão. O dinheiro é anti higiênico e ajuda a propagar doenças como o Covid-19, onde o coronavírus sobrevive por 28 dias segundo estudo recente.

RESPOSTA:

A nova licitação prevê o fim da circulação de dinheiro nos ônibus. Somente será possível embarcar as pessoas detentoras dos cartões de embarque comercializados pelo BRB mobilidade. Fato que trará maior segurança e celeridade para as viagens que serão realizadas no STPC-DF.

PERGUNTA:

2-ELIMINAR ASSENTOS DIANTEIROS NO ÔNIBUS. Bêbados, pessoas sem dinheiro, assaltantes, pessoas incomodando o motorista. Não existe nenhuma razão para existir assentos dianteiros senão causar problemas. Uma viagem sem incômodos ao motorista segue muito mais tranquila.

RESPOSTA:

A existência dos bancos dianteiros contempla os idosos que embarcam pela porta dianteira dos ônibus e não roletam a catraca, uma vez que possuem a garantia legal de circularem pelos ônibus sem pagarem passagem.

PERGUNTA:

3-AR CONDICIONADO. Em um país de clima tropical deveria ser lei transporte público ter ar condicionado. O ano inteiro é quente.

RESPOSTA:

Há a previsão de que todos os ônibus sejam equipados com ar condicionado.

PERGUNTA:

4-MULTA PARA FURO DE VIAGEM. Atualmente parece não existir um controle de viagens, e sempre que um funcionário falta, fica doente, ou é demitido, a linha para. Deveria haver um quadro reserva de funcionários.

RESPOSTA:

Há a previsão desses ajustes no curso da operação do dia a dia. Em relação as multas, há o estabelecimento das multas e isso se reflete inclusive no índice de cumprimento das viagens impactando nos repasses que são transferidos para as concessionárias.

NÚMERO: 27**NOME:**

André Jesus – 23/10

Olá Semob. Gostaria que nova licitação mantenha mesmo modelo dos ônibus atuais. Com bancos cochoados, encosto de cabeça, piso liso e motores traceiro ,para todos ônibus da capital federal!!!

RESPOSTA:

Temos a informar que a nova licitação mantém a previsão de bancos alcochoados, encosto de cabeça, motor traseiro para todos os veículos do STPC-DF.

NÚMERO: 28**NOME:**

Aleksandro Costa de Lucena – 23/10

Primeiramente, parablenizo a SEMOB e o atual Governo pela iniciativa e competência de promover essa nova licitação há muito esperada pela população e protelada pelos governos anteriores.

Acredito que, além da qualidade dos serviços, um dos gargalos que existe no transporte público do DF é o GAP que há entre as receitas e despesas operacionais, cujo problema também é agravado pela falta de transparência, pela concessão do subsídio tarifário e redução do número de passageiros transportados.

Por isso, para o fim de melhorar a prestação dos serviços e atrair novos passageiros, sugiro que nesse novo certame estejam claramente definidos as obrigações e sanções aplicadas às empresas e que sejam criadas comodidades e canais de participação para que os próprios usuários do STPC possam fiscalizar e acompanhar as ações de execução e de gestão do STPC. Nesse sentido, minhas sugestões são:

a) em relação à prestação dos serviços:

PERGUNTA:

1) Definir e divulgar para a população os critérios objetivos de nível de qualidade de serviços (Média do Número de passageiros transportados, km rodado, número de reclamações recebidas, número de sanções aplicadas etc) e dados operacionais (número diário de viagens e de passageiros transportados por linha, receitas e despesas operacionais etc) . Todos os dados operacionais do STPC deverão ser coletados de forma automatizada (sem a intervenção humana) e divulgados em forma de gráficos e informações consolidadas de fácil entendimento,na qual será oferecida uma opção para que os próprios usuários avaliem objetivamente a qualidade dessas informações (por exemplo, por meio da escala likert) e para que possam sugerir melhorias;

RESPOSTA:

Com a consolidação do IQT e do CSO a expectativa é que tais dados sejam coletados automaticamente, conforme a sugestão apresentada. Outra possibilidade seria a regulamentação do Código Disciplinar Unificado, do IQT e CSO com a alternativa de se criar um observatório da mobilidade com a disponibilização para a sociedade civil dos dados auferidos pelo CSO e tratados pelo CSO. Ao tornar pública as informações operacionais do STPC-DF espera-se que haja um aperfeiçoamento da gestão e operação do Sistema com o apoio da população e de pesquisadores da área de mobilidade urbana.

PERGUNTA:

2) Exigir que todos ônibus cadastrados no STPC tenham GPS, cujas informações deverão ser divulgadas em tempo real para a população por meio do portal da SEMOB ou da Empresa prestadora dos serviços . Nesse caso, deverá ser incluída no contrato de concessão uma cláusula que proíba expressamente as empresas de operar em desacordo com essa exigência.

RESPOSTA:

A existência do sistema de GPS é uma das exigências que constam no novo edital de licitação das bacias operacionais do STPC-DF. Espera-se que o sistema de GPS integrado aos veículos forneça os dados operacionais daquele ônibus em questão para o CSO que servirá de apoio ao sistema de fiscalização da Semob e para a equipe responsável pela programação das viagens das respectivas linhas do Sistema, de modo que se possa aperfeiçoar os instrumentos de planejamento e fiscalização dos serviços prestados pelo STPC-DF.

PERGUNTA:

3) Promover uma absoluta transparência em relação ao valor despendido pelo governo e repassado às empresas (conforme determina a LODF e que nunca foi integralmente cumprido), bem como da avaliação do nível de qualidade da prestação dos serviços, cujas informações devem ser obrigatoriamente divulgadas e atualizadas em tempo real no portal da SEMOB. Sugiro ainda que seja criado um fórum online no qual os usuários possam enviar suas reclamações para serem respondidas diretamente pelas unidades responsáveis pela gestão e fiscalização do STPC e cujas respostas ficarão disponíveis também para os demais usuários para que tenham conhecimento dos atendimentos prestados pela SEMOB e para que sirva de canal de informação oficial das demandas relacionadas ao STPC.

Espera-se que, com o IQT em funcionamento, os dados operacionais sejam disponibilizados para que a população deles se aproprie.

RESPOSTA:

Com a previsão de criação do observatório da mobilidade com a disponibilização das informações é possível a disponibilização de um canal direto da sociedade civil para que os usuários e pesquisadores possam interagir com o órgão gestor no sentido de aperfeiçoar os mecanismos de transparência e aprimoramento das informações disponibilizadas aos usuários do STPC-DF.

PERGUNTA:

4) Exigir das empresas o atendimento de um nível de qualidade de serviços mínimo aceitável (que deverá incluir principalmente a quantidade de reclamações dos usuários e as sanções recebidas por cada linha concedida), sob penal de perda da concessão dos serviços.

RESPOSTA:

Com a regulamentação do IQT há a previsão de que possa haver a interlocução entre poder público, usuários e empresas aprimoradas. A expectativa é que, os usuários atuem de modo a contribuir com o poder público como instrumentos de fiscalização e planejamento dos serviços prestados, uma vez que o compartilhamento de informações e os canais de dialogo aberto, possa haver um aprimoramento dos serviços prestados. Assim, otimizando tanto a fiscalização dos serviços prestados quanto o planejamento e programação do STPC-DF para que possa corresponder às expectativas dos usuários.

PERGUNTA:

Em relação à gestão de serviços:

1) Entregar a gestão de todos os terminais para a iniciativa privada e exigir o cumprimento de acordo de nível de serviço (limpeza, iluminação, segurança), a instalação de serviço de conveniência (serviços bancários) e a cessão gratuita e temporária de espaços para a realização de eventos culturais (exposições, apresentações, cinema etc) e oferecer serviço de estacionamento rotativo (com serviço de vigilância);

RESPOSTA:

Sobre o pleito, informamos que a concorrência pública tem por objeto a outorga de Concessão para Prestação e Exploração de Serviço Básico Rodoviário do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, por meio de veículos de transporte coletivo de passageiros. Não consta do certame a instalação, manutenção de paradas de ônibus nem terminais, que são equipamentos públicos de suporte e apoio a operação do STPC/DF. Atualmente esses equipamentos públicos geridos pela Secretaria de Transporte e Mobilidade.

Considerando que as licitações para operação do transporte público são efetuadas por área, linha ou frota, entendemos que não cabe nos processos de licitação para prestação dos serviços de transporte público, imputar as concessionárias/permissionárias dos serviços a afiação de informações em paradas de ônibus ou nos respectivos terminais do STPC-DF, que são equipamentos públicos implantados e mantidos pelo Governo do Distrito Federal, por intermédio da Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade. Portanto, objeto estranho a concessão de serviço de transporte público coletivo.

A medida de disponibilização de informações em paradas de ônibus ou terminais, bem como a respectiva administração desses equipamentos públicos pela iniciativa privada, é diversa da licitação que se pretende lançar, não cabendo, portanto, inclusão no certame.

Sugerimos que seja autuado processo específico com a demanda em questão que e que seja encaminhado para o gabinete avaliar a conveniência e oportunidade da proposta apresentada.

PERGUNTA:

2) Promover melhorias operacionais nos serviços do STPC, exemplos: criação de linhas executivas e expressas com percursos entre os terminais; integrar os terminais com as ciclovias e oferecer serviços de guarda e compartilhamento de bicicletas (com serviço de vigilância para o fim de evitar furtos e ações de vandalismo).

RESPOSTA:

As melhorias operacionais fazem parte da gestão do STPC-DF sob a responsabilidade da Semob. Temos a informar que essas melhorias operacionais fazem parte do dia a dia do trabalho realizado pela Secretaria que busca promover ajustes contínuos na operação do STPC, como os sugeridos, como a criação de linhas executivas e expressas.

Em relação as possibilidades de integração entre terminais de ônibus e as ciclovias temos a informar que existem terminais de ônibus em funcionamento no DF, todos possuem paraciclos. Já em relação a existência de terminais que são servidos de ciclovias são: Terminal de Santa Maria, Terminal Gama Central e Terminal do BRT do Gama, Terminal do Guará II, o Terminal do Setor Ó de Ceilândia, Rodoviária do Plano Piloto e Rodoviária de Planaltina. No entanto, de acordo com o Plano de Mobilidade Ativa (PMA) do DF, há o planejamento de dispor de malha cicloviária nas proximidades de todos os terminais rodoviários do DF. Essa integração entre a malha cicloviária e os terminais do transporte público está em consonância com a Lei 4.011 e a Política Nacional de Mobilidade Urbana, além de ser um incentivo a uma mobilidade urbana mais sustentável e de desestímulo ao transporte individual.

Informamos ainda que que na estrutura da Semob a Coordenação de Mobilidade ativa atua na elaboração de projetos dessa natureza. Sugerimos que essa demanda específica seja tratada em processo próprio

PERGUNTA:

3) Oferecer a opção de compra de passagens por meio de celulares e cujos créditos deverão ser concedidos imediatamente após a conclusão da compra (hoje isso não ocorre) e que deverá ter a opção de envio de TICKETS com código de barra a ser encaminhado para um número de celular e que possam ser lidos pelos validadores dos ônibus e assim atender quem perdeu, teve furtado ou não deseja adquirir um cartão de passagem(ex. turistas ou usuários eventuais).

RESPOSTA:

A venda e comercialização dos créditos de viagens do transporte público não são objeto da licitação. No entanto, a facilitação do acesso aos créditos se apresenta como importante instrumento de incentivo a mobilidade urbana da cidade, principalmente no cenário da nova licitação no qual haverá o fim da circulação de dinheiro no interior dos ônibus do DF. Dessa forma, sugerimos que essa demanda seja autuada em processo específico e encaminhada para o BRB mobilidade avaliar a possibilidade de atendimento do pleito em questão, mas, que no entanto, não é objeto do certame.

PERGUNTA:

4) Disponibilizar no portal da SEMOB um link de serviço nos moldes do google maps para que o usuário selecione em um mapa uma determinada parada e que lhe sejam informados as linhas, horários e itinerário, com a opção de envio de mensagem via whatsapp da(s) informação (ões) que o usuário deseja obter.

RESPOSTA:

Informamos que essa funcionalidade já existe com o próprio Google Maps, Moovit e DF no Ponto. Com a consolidação do IQT e do CSO, a expectativa é que essas funcionalidades estejam em pleno funcionamento e com maior precisão, garantindo aos usuários mais confiabilidade das informações que são disponibilizadas.

PERGUNTA:

5) Redefinir os itinerários para reduzir os pontos "cegos" das linhas (Ônibus que passam em paradas e em outras não, mesmo que próximas).

RESPOSTA:

Informamos que o redesenho de linhas, itinerários e atualização de horários é atividade permanente do órgão gestor do STPC-DF. A atual licitação visa conceder às empresas a operação do transporte público coletivo do Distrito Federal por meio de lotes e/ou bacias operacionais, ou seja, as empresas são responsáveis por operar o transporte público em áreas geográficas previamente definidas pelo poder público.

Portanto, sugerimos que o pleito de redefinição dos itinerários com vistas a redução de pontos "cegos" das linhas, ou seja, ônibus que transitam por determinada via e param em determinadas paradas, mas que não o fazem em outras nas proximidades, seja encaminhado para a Subsecretaria de Operações da Semob para que seja avaliado tal demanda.

PERGUNTA:

6) Reduzir a burocracia e oferecer a opção para que todos os serviços relacionados ao STPC possam ser realizados pela internet (incluindo a entrega de documentos), via mobile. Exemplo: solicitação de 2º cartão estudantil e outros requerimentos.

RESPOSTA:

Esses aspectos referem-se a questões que não são objeto da licitação do STPC-DF, no entanto, o BRB Mobilidade vem aprimorando o processo de comercialização dos créditos de viagens do STPC-DF. Avaliamos que a possibilidade de informatização dos procedimentos para o acesso aos cartões de embarque dos usuários do STPC atua como incentivo ao uso do transporte público no DF, uma vez que facilita o acesso da população aos mecanismos de embarque nos ônibus. Soma-se a isso o cenário da nova licitação que prevê o fim da circulação de dinheiro do interior dos ônibus, impossibilitando o pagamento das passagens em dinheiro, o que faz com que a facilitação de acesso aos cartões de embarques nos veículos como forma de mitigar a ausência de cobradores e como instrumento para generalizar e popularizar o uso dos cartões para embarque nos ônibus do STPC-DF.

Desta feita, sugerimos que seja apresentada tal demanda em processo específico para o BRB mobilidade avaliar a possibilidade de atender o pleito de informatizar o acesso aos cartões de embarque do STPC-DF.

PERGUNTA:

7) Disponibilizar no portal da SEMOB todos os contratos de concessão dos serviços do STPC. No portal deverá constar ainda um destaque para as obrigações das empresas, cumprimento do acordo do nível de qualidade de serviço e a divulgação dos canais de reclamações à disposição dos usuários do STPC (sac, ouvidoria, unidades de fiscalização etc);

RESPOSTA:

Já está disponível os Contratos vigentes no sítio da Semob. Na proposta da criação de um observatório da mobilidade, como produto de transparência do IQT, disponibilizar-se-á os contratos de concessão do STPC-DF com as operadoras. Cabe destacar que esse mecanismo de transparência já existe hoje, uma vez que os contratos estão disponibilizados no site da Semob. A proposta é disponibilizar um ambiente específico, o observatório da mobilidade, para concentrar os dados relativos ao transporte público do DF.

Nesse ambiente espera-se disponibilizar também, de forma resumida, as obrigações de empresas, poder público e usuários do STPC-DF além de criar mecanismos em formato de indicadores, que permitam mensurar a

qualidade do serviço prestado.

Para aprimorar a qualidade dos serviços, disponibilizar nesse ambiente virtual do observatório da mobilidade do DF canais de interlocução dos usuários com o poder público e as empresas, de modo a dar maior celeridade a eventuais intercorrências na prestação dos serviços. Ressaltamos que esses canais como ouvidoria e SAC já encontram-se disponíveis atualmente para os usuários do STPC-DF, a proposta é reuni-los no ambiente do observatório da mobilidade urbana do DF.

PERGUNTA:

8) Cria uma agência reguladora que ficará responsável por gerir e fiscalizar os serviços do STPC e cuja diretoria deverá cumprir mandato com prazo fixo e ser eleita com a participação de servidores públicos e membros dos conselhos de transporte.

RESPOSTA:

Acreditamos que o arranjo institucional, qualquer que seja ele, não está condicionado a realização de uma licitação na qual os parâmetros operacionais estejam claramente definidos com diretrizes voltadas para a melhoria do STPC-DF.

Desse modo, a existência de uma agência reguladora é uma proposta que carece de debate aprofundado dos reais ganhos para o STPC nesse cenário. Hoje, a gestão e fiscalização do Sistema está a cargo da Semob, mas a decisão por uma agência é política e apresenta pontos positivos e negativos que devem ser pesados na decisão final. Nesse sentido, consideramos que caberia aos gestores avaliarem a conveniência e oportunidade da criação da nova estrutura em debate, para tanto, sugere-se a criação de uma comissão que possa avaliar se tal medida traria efetivamente ganhos para a operação e fiscalização do STPC-DF e se traduziria em maior qualidade dos serviços prestados aos usuários.

NÚMERO: 29

NOME:

Carlos André – 23/10

Bom dia ao pessoal do gdf fiquei muito feliz quando vi ontem a noite no df TV que terá uma nova licitação no nosso transporte aqui onde eu moro é péssimo o serviço prestado por essa empresa marechal atrasos no horário das viagens ônibus quebrando paralisação uma atrás da outra quem trouxe essa empresa pra cá tinha que ser punido no recanto das emas também é péssimo o transporte por lá e no p Norte é pior ainda com os ônibus Velhos da São jose .

Estou ansioso pra que se faça essa licitação o mais rápido possível ... pois uso o sistema todo dia e sei da realidade cruel .

Sem contar a tarifas que um absurdo de cara pro usuários e até mesmo para o próprio gdf que repassa milhões e recebe milhões de reclamações dos que mantém o sistema ... os usuários deles.

Tenho certeza que com uma nova licitação tudo irá melhorar na nossa capital .

Parabéns ao gdf ... siga firme com esse projeto e conclua -o o mais rápido possível!

RESPOSTA:

A proposta de licitação em andamento tem como um de seus pilares a efetiva implantação do IQT – índice de Qualidade em Transporte, cujas premissas básicas estão a frequência e pontualidade dos ônibus do STPC-DF. Acreditamos que, o sucesso da operação está condicionada a regulamentação e implementação do IQT como instrumento de gestão do STPC-DF, condicionando a regularidade operacional e financeira das empresas, inclusive em relação aos repasses dos subsídios tarifários, ao efetivo cumprimento dos parâmetros operacionais previstos para as ordens de serviço. Para tanto, prevê-se o pleno funcionamento do Centro de Supervisão Operacional (CSO) que atuará de forma coordenada com o IQT de modo que o monitoramento realizado pelo CSO alimente o IQT, de modo que, eventuais deficiências na operação, como o descumprimento de tabela horária possam ser corrigidas no curso da operação do dia a dia, o que minimizaria os transtornos dos usuários, garantindo maior qualidade dos serviços prestados.

NÚMERO: 30**NOME:**

Boa tarde

Primeiramente gostaria de dizer que empresas estrangeiras deveriam participar do processo não deveria ter uma secretaria estadual de transporte pra administrar todo o processo deveria ser feito por uma empresa particular ou a TCB integrando táxis, metrô, ônibus e BRT. Convocar as melhores empresas do mundo de Londres, NY, Paris e Coréia do Sul...etc.

Obrigado pela atenção.

Enviado do meu smartphone BlackBerry 10.

RESPOSTA:

Por força de questões legais em virtude da lei federal 8.666 as licitações de concessão de serviços públicos podem ter a participação de empresas estrangeiras.

Em relação a ter uma empresa estatal ou privada para administrar o STPC-DF, temos a informar que esbarra em questões legais que conferem a Secretaria de Mobilidade tal atribuição.

No entanto, complementamos que a qualidade do sistema de transporte público coletivo está mais associado aos parâmetros definidos para sua operacionalização do que em que entidade ou órgão irá operá-lo. Isso significa dizer que, o presente processo licitatório será o responsável por definir os parâmetros que deverão ser seguidos pelas empresas vencedoras do pleito. Portanto, consideramos que a etapa atual de debates e audiências públicas é a oportunidade que tanto o Estado quanto a sociedade civil tem de contribuir para aprimorar a proposta colocada pelo poder público para debate. Tanto que diversas mais de 40 contribuições foram apresentadas e estão sendo analisadas pela área técnica responsável pela elaboração do edital para em seguida, após o dimensionamento dos impactos econômico-financeiros e operacionais, serem avaliadas pelos gestores da conveniência e oportunidade de serem inseridas na proposta de licitação em curso.

Contribuições encaminhadas no dia 03/12 pelo email da Semob, número de whatsapp ou canal da no You Tube da Secretaria de Mobilidade no dia de realização da audiência pública para a realização do edital das bacias operacionais do STPC-DF.

A Audiência Pública, ocorrida em 03 de dezembro de 2020, apresenta contribuições recebidas unicamente por meio do aplicativo WhatsApp, conforme segue.

NÚMERO: 31

NOME: : CARLOS SABINO

Meu nome é Carlos Sabino tenho 28 anos estudante.

Bom, venho através desta, indagar minha sugestão a nova licitação, não acho justo o governo ter que arcar com a tarifa dos estudantes, pelo menos 50% tinha que ser arcado pelos estudantes.

Grato

RESPOSTA:

Há uma decisão política do Governo continuar arcando integralmente com as passagens dos estudantes. Caso houvesse compartilhamento dos custos das passagens, haveria redução no repasse dos subsídios ao custo político de onerar a população de estudantes do Distrito Federal. Sugerimos que seja encaminhado a proposta para o Gabinete da Semob avaliar se acata a sugestão ou não, que implica em mudança da legislação vigente.

NÚMERO: 32

NOME:RAFAEL CALABRIA

PERGUNTA:

1. Sobre a forma de remuneração das concessionárias. É cada vez mais forte no setor o debate de que o pagamento por passageiro transportado é prejudicial à qualidade pois estimula a lotação dos veículos, para aumentar a receita. Além do mais, passageiro não é elemento de custo das empresas, muito mais correto seria pagar por custo. A Semob avaliou esta opção?

RESPOSTA:

Essa é uma alternativa que pode ser considerada, no entanto, ressaltamos que, dada a configuração atual do STPC-DF e o nível de controle que o Estado apresenta em relação aos aspectos operacionais do Sistema que estão aquém do desejado, mas com a expectativa de aprimorar cada vez mais o controle sobre as informações de quilometragem rodada e passageiros embarcados, consideramos que, embora seja uma alternativa viável com suas potencialidades, seria temerário um modelo de remuneração no qual não temos o controle efetivo do custo real das empresas em cenário de operação. Ou seja, o Governo não consegue precisar com exatidão se as viagens foram efetivamente realizadas. Portanto, a proposição de remunerar as empresas a partir dos custos, demanda controle total sobre a operação real do sistema, elementos que não dispomos atualmente. No entanto, caso seja do interesse do Gestor da Semob, é possível avaliar os cenários de remuneração pelos custos dos serviços prestados.

PERGUNTA:

- 2- Foi analisado alguma forma de dividir a contratação em duas diferentes, contratando frota e operação em separado, como algumas cidades no mundo, e agora na América do Sul tem feito. Como Santiago do Chile e Bogotá, na Colômbia?

RESPOSTA:

A opção escolhida foi licitar as bacias de operação determinando o efetivo mínimo de pessoal e frota necessário para se atender o potencial de usuários que cada região/ bacia licitada apresenta. Ao optar por fazer licitação dessa forma buscou-se acabar com a prática de competição predatória que existia entre as empresas em determinadas linhas que traziam prejuízos aos usuários que tinha redução do nível de serviço prestado e também às empresas que, para disputar o passageiro de transporte público, um bem praticamente inelástico, aumentavam a oferta de viagens ocasionando desequilíbrio econômico-financeiro.

NÚMERO: 33**NOME:**CAIRO ROBERTO JÚNIOR

Bom dia

Estou online para participar da Audiência pública

Muito obrigado pelo convite

Meu nome é Cairo Roberto de Souza Júnior. Sou Contador e também Administrador de Empresas. Especialista em Controladoria e Finanças. Em breve Futuro Auditor Contábil

RESPOSTA:

Não houve manifestação correlata ao objeto da audiência pública.

NÚMERO: 34**NOME:**ALEXANDRE FARIA

Bom dia!

Faltou um intérprete de libras para esta audiência pública.

Está ferindo o estatuto da pessoa com deficiência.

O áudio também está muito baixo, quase não dá para ouvir.

Oi. Bom dia. Cadê o som por gentileza?

Estamos verificando

Do meu celular eu consigo pegar o áudio. O do youtube do meu notebook não

Olá. O que é IPK?

Termo técnico utilizados pela especialista. Peço que envie todas os questionamentos, sugestões via e-mail ou whatsapp que serão respondidos.Em momento oportuno.suplam@semob.df.gov.brObrigadoVou salvar o e-mail então**RESPOSTA:**

IPK é um indicador que afere a eficiência do sistema de transporte público – índice de passageiro por quilometro – quanto maior for esse índice mais é eficiente operacionalmente a linha ou o sistema em análise. Um dos

objetivos do planejamento e operação de transporte público é aumentar o IPK de modo a tornar o Sistema mais eficiente e conseqüentemente menos dependente de subsídios, por exemplo.

NÚMERO: 35

NOME: VINÍCIUS LOPES

Por gentileza, poderia melhorar a qualidade do áudio?

bom dia

Estamos verificando

Obrigado

RESPOSTA

RESPOSTA:

Não houve manifestação correlata ao objeto da audiência pública.

NÚMERO: 36

NOME: NATANAEL

O áudio está muito ruim

Não conseguimos ouvir direito, provavelmente é em razão do uso da máscara.

Bom dia, estamos verificando

RESPOSTA:

Não houve manifestação correlata ao objeto da audiência pública.

NÚMERO: 37

NOME: LUCIANO LIMA

Bom dia! Me chamo Luciano Lima e sou morador do Guará. Não sou usuário do transporte público sobre rodas, mas entendo que um transporte público de qualidade acaba influenciando na qualidade de vida de todos os outros modais

Espero que nossas Contribuições sejam levadas a sério. Temos um dos piores transportes públicos do Brasil e, segundo pesquisas internacionais, um dos piores do mundo.

Segue algumas alertas para o processo de consulta pública para a licitação do sistema de transporte coletivo do DF.

A grande maioria da população ainda depende do transporte público sobre rodas e falta de respeito com os usuários é gigantesca

PERGUNTA:

1. SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO COM MENOS TEMPO DE ESPERA: durante quase 20 anos fui usuário do transporte público do DF. Entre 1978 e 1990 andei de ônibus e lembro bem que o transporte funcionava. Havia placas nas paradas com o horário e o itinerário de cada ônibus que passava naquela parada. Os ônibus eram pontuais e o motorista da linha era quase o mesmo durante todo ano. Nos tornávamos amigos dos motoristas. É impressionante a deterioração do transporte público na capital do Brasil.

RESPOSTA:

O modelo de integração aberta e temporal tal qual está vigente no Distrito Federal visa reduzir os tempos de espera. Adicionalmente, a consolidação do CSO e o aprimoramento dos dados a serem compartilhados com os aplicativos para smartphone como moovit, google maps e DF no Ponto, permitirão aos usuários programarem suas viagens de acordo com o horário de circulação dos ônibus.

PERGUNTA:

1. MAIS LINHAS DE CIRCULAÇÃO: Há quem interessa a redução de frotas? Se a cidade cresceu, qual o motivo da diminuição de ônibus em várias em todo o DF? É preciso ampliar o número de ônibus nas linhas mais procuradas.

RESPOSTA:

A qualidade do sistema de transporte não está necessariamente associada ao tamanho da frota de veículos ou quantidade de linhas de ônibus. O modelo tronco-alimentado proposto a ser implementado ao longo do contrato visa inclusive racionalizar linhas, itinerários, frota e horários com vistas a oferecer um sistema de transporte mais eficiente e de maior qualidade para os usuários.

PERGUNTA:

1. REDUÇÃO DAS TARIFAS: Os preços das passagens do transporte público no DF são considerados as mais caras do Brasil e o serviço prestado só piora a cada dia

RESPOSTA:

A tarifa do STPC-DF é subsidiada exatamente pensando em formas de mitigar os custos das viagens aos usuários. Aproximadamente 40% dos custos do STPC-DF atualmente são subsidiados pelo GDF.

PERGUNTA:

1. ÔNIBUS MAIS CONFORTÁVEIS E MENOS POLUENTES

RESPOSTA:

Um dos ganhos da nova licitação será a adoção de ônibus mais confortáveis com a disponibilização de encostos e poltronas reclináveis de acordo com normas técnicas brasileira e ar condicionado. Também haverá a obrigatoriedade de se ter veículos rodando com biodiesel que são menos poluentes.

PERGUNTA:

5) DIMINUIÇÃO DO DINHEIRO PÚBLICO NO SUBSÍDIO ÀS EMPRESAS CONCESSIONÁRIAS: Existe algum outro estado da federação que pague tanto dinheiro público para subsidiar o transporte público? Ou essa "jabuticaba" só existe no DF? Seria possível o GDF ser mais transparente no pagamento desses subsídios? Em novembro (ou foi outubro?) Deste ano o GDF pagou mais de R\$ 230 milhões de reais para subsidiar as empresas. Por que? Cadê a prestação de contas das empresas e do GDF que justifiquem essa quantia vultosa? Não há transparência no pagamento desses subsídios. Por que tanto dinheiro?

RESPOSTA:

Nas principais cidades do mundo o subsídio ao transporte público é recorrente. No Brasil o caso mais emblemático é São Paulo que possui um subsídio quatro vezes maior que o do DF. A política de subsídio busca mitigar os custos do transporte público ao usuário que, muitas vezes é um usuário cativo do sistema, ou seja, por ser de baixa renda, só tem a opção de usar transporte público para se locomover. Além disso, a política de subsídio tem respaldo na política nacional de mobilidade urbana que busca garantir a modicidade tarifária aqueles que precisam utilizar o transporte público.

PERGUNTA:

1. IMPLANTAÇÃO DEFINITIVA DO TRANSPORTE INTEGRAÇÃO ÔNIBUS/METRÔ: infelizmente, temos dois transportes que não atendem a população como deveria: Ônibus e Metrô. Espero que esse novo processo licitatório, que vai movimentar durante muitos anos bilhões, traga também a implantação definitiva do transporte integração Ônibus/Metrô. É inexplicável a não implantação até hoje. A criação do Metrô só faz sentido com a implantação do transporte de integração. Traz mais eficiência e influencia diretamente na qualidade de vida das pessoas.

RESPOSTA:

Informamos que atualmente já existe a integração entre ônibus e os ônibus do STPC-DF, integralmente, ainda que o Metrô possua seu próprio sistema de bilhetagem. Em todas estações do Metrô está instalado validadores de viagens do sistema de bilhetagem por ônibus e desta forma garantindo a integração.

PERGUNTA:

1. UMA MAIOR INTEGRAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO COM OS USUÁRIOS DE BICICLETA: É super importante que o novo processo licitatório traga a obrigatoriedade do suporte para bicicletas nos ônibus. É preciso integrar o uso das bicicletas com o sistema de ônibus, construindo uma malha de transportes diversificados e conectados. A utilização da bicicleta como meio de transporte para os deslocamentos diários é uma realidade nos grandes centros do Brasil e Brasília é umas das cidades com o maior número de bicicletas por habitante do país.

RESPOSTA:

A nova licitação, por força de legislação distrital, contará com suporte para bicicletas em todos os ônibus do STPC-DF, a ser regulamentado. Ademais no chamamento público para prestação de serviços de bicicletas compartilhadas, está previsto integração com o sistema de transporte público coletivo.

NÚMERO: 38**NOME:**

Tentem melhorar o áudio

Está péssimo

Estamos verificando

Não estou conseguindo entender quase nada que está sendo dito...

Quase R\$ 700 milhões em subsídios para um transporte público de péssima qualidade. É preciso repensar esse absurdo

É uma "jabuticaba" que só existe aqui

Passagem cara + SUBSÍDIO de R\$ 660 milhões

O que fazer para diminuir esse valor? Um dinheiro que poderia ser investido na melhoria da mobilidade urbana do DF

O suporte para Bicicletas tem que ser obrigatório

Mesmo que seja apenas três....

Temos que dar essa opção para ampliação do Projeto de Mobilidade que se espera da capital do país

RESPOSTA:

Uma das expectativas é que com a nova licitação haverá redução dos valores de subsídios repassados as concessionárias, abrindo possibilidade de investimentos na melhoria da mobilidade urbana, como por exemplo, a construção de corredores exclusivos de BRT.

NÚMERO: 39**NOME: LUCIANO LIMA**

Bom dia!

O áudio tá ruim

Acho que é por causa da máscara

Bom dia, estamos verificando

Continua com problema no áudio

RESPOSTA:

Não houve manifestação correlata ao objeto da audiência pública.

NÚMERO: 40

NOME: KELLY FERNANDES –

PERGUNTA:

Bom dia. Segue pergunta: Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (Idec): Não encontramos no edital de licitação e na minuta de contrato diretrizes para a redução das emissões atmosféricas e de gases efeito estufa da frota veículos, tais como determinação para a transição para tecnologias menos poluentes e combustíveis não fósseis e/ou uso de energia renovável, com a finalidade de mitigar o impacto do setor na saúde humana e meio ambiente. O edital anterior determinava que os novos ônibus deveriam ser Euro V, atendendo o Proconve 7. Por que o edital em consulta não possui essa determinação e não aponta outros mecanismos para o transporte limpo na contramão de experiências nacionais e internacionais?

RESPOSTA:

Por força de legislação distrital todos os veículos serão equipados com ônibus movidos a biodiesel. Fator que trará redução significativa na redução das emissões de gases de efeito estufa por parte da frota de ônibus do DF.

PERGUNTA:

Segue pergunta - Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (Idec): Atualmente vigora no DF três pisos tarifários que são aumentando segundo a distância percorrida, variando entre R\$ 2,70 e R\$5,50. Entendemos que a forma como as oportunidades econômicas e culturais estão distribuídas no DF desfavorece quem mora mais longe do Plano Piloto, onde essas atividades estão concentradas. A licitação é o momento de rever modelos que contribuem para o aprofundamento de desigualdades, a partir do estabelecimento de compromissos de busca de novas fontes de receitas pelo poder público. O que o DF fará para reduzir o preço das tarifas para quem mora mais longe do Plano Piloto, ampliar a grade horária e reduzir tempo de espera nas RA's mais distantes e cidades satélites?

RESPOSTA:

A expectativa é que, com a criação dos BRTs haverá redução nos tempos de viagens para aqueles que moram em regiões mais distantes do DF, tal como ocorreu com os moradores de Gama e Santa Maria que utilizam o BRT Sul.

A modicidade tarifária vem com a adoção de subsídios para os passageiros bem como com a política de integração que não implica em custos superiores a tarifa máxima vigente para os usuários.

NÚMERO: 41

NOME: MARCELO HENRIQUE

Olá

Meu nome é Marcelo Henrique

Eu mandei uma sugestão de um novo padrão visual e algumas melhorias no e-mail

Bom dia!

Bom dia!

Obrigado pela contribuição

Poderia conferir se o e-mail chegou?

De ordem do Excelentíssimo Promotor de Justiça, Dr. Alexandre Salles?

Mandou para essa -e-mail: suplam@semob.df.gov.br

Sim

Esse mesmo

Chegou.

Muito obrigado!

Tava com medo de não ter chegado

Chegou sim.

Obrigado!

Eu que agradeço!

RESPOSTA:

A contribuição sobre o padrão visual dos ônibus foi encaminhada como sugestão para a realização de um concurso no qual demais pessoas também possam apresentar suas contribuições

NÚMERO: 42

NOME: MARCELO

Áudio muito ruim

Bom dia!

Estamos verificando

Não estamos entendendo nada do que estão dizendo

Roberto Gomes ASSTRAP

Estar dando muito eco e inviabiliza o entendimento e a máscara ajuda a não compreender.

Sinal muito ruim

Área técnica está verificando....

Ok obrigado

Bom dia!!!

RESPOSTA:

Não houve manifestação correlata ao objeto da audiência pública.

NÚMERO: 43

NOME: Regina Célia líder Comunitário de samambaia

Fazer uma pergunta a secretaria de mobilidade que quando tirar os ônibus que era disse que era cartel ficou ruim para nós a comunidade é muita saudade porque eles não cumprir o horário certo e a gente não sabe o horário que vai passar a gente vai para parada e assaltada tomar bolsa e as mulheres de samambaia não pode andar com bolso porque essa usada tem que andar com a sacolinha de plástico e eu gostaria de saber e quando a Van estava rodando não acontecesse isso porque eles passavam disse que ia acabar com os cara dela mas não acabou não porque o nenê Constantino e continua na comandando então eu acho muito justo eu não quero eu não tenho

empresa e não quero coisa mas eu queria que voltasse a melhorar para nós no samambaia porque quando a samambaia era Terra vaga o que ele colocou os olhos dele zerado e ninguém quis nenê Constantino nem Luciano quis fazer as minhas só justificou vai canheiro filho

RESPOSTA:

A expectativa é que, com a nova licitação, haja melhoria na prestação dos serviços. A modernização do CSO permitirá que os usuários tenham o controle dos horários que os ônibus irão passar nas paradas, reduzindo seus respectivos tempos de espera, e assim, reduzindo também o tempo de exposição a possíveis riscos de assalto. Outra medida para melhorar a segurança dos usuários será o fim da circulação de dinheiro dentro dos ônibus, inibindo assim, eventuais assaltos.

NÚMERO: 44

NOME: DAVI AUGUSTO OLBERT

Bom dia, o áudio continua ruim, muito difícil para entender

Bom dia, estamos verificando

Obrigado!

Quanto as justificativas para a nova licitação, duas perguntas:

PERGUNTA:

1. Como reduzir os subsídios mantendo a mesma rede de linhas atuais, com as mesmas quilometragens de dezembro de 2019?

RESPOSTA:

Espera-se reduzir os custos, principalmente com três medidas: aumento do tempo de contrato da concessão, passando de dez para 14 anos e também com o fim da circulação de dinheiro dentro dos ônibus, reduzindo os custos operacionais de mão de obra com cobradores e por fim com a adoção de uma TIR – taxa interna de retorno de aproximadamente 12%.

PERGUNTA:

2. Como melhorar a qualidade do serviço, sendo que a proposta é manter exatamente o mesmo sistema de hoje (dezembro de 2019)?

RESPOSTA:

A melhora será em duas frentes, a primeira delas, em relação a modernização dos ônibus, todos com ar condicionado e melhores assentos. A segunda é em relação a adoção gradativa do sistema tronco-alimentado, na medida em que as respectivas infraestruturas fiquem prontas.

PERGUNTA:

3. Por que não está prevista a implantação de terminais de integração para a implantação de um sistema misto, tronco-alimentado e teia (rede)?

RESPOSTA:

Há essa previsão de modelo tronco-alimentado via terminais de integração. A expectativa é que, com a conclusão de infraestrutura dos corredores, os terminais, hoje alguns subutilizados, passem a ser melhor aproveitados pelo STPC-DF.

PERGUNTA:

*3 perguntas

Com relação a remuneração, a proposta de retirar a integração do cálculo da remuneração impacta diretamente em redução de 11%, pois é o que representa hoje a integração no total de passageiros em dezembro de 2019.

Pelo projeto básico aqui proposto não se antevê uma redução de custos do sistema para compensar a retirada da integração do cálculo da remuneração

RESPOSTA:

Espera-se reduzir os custos, principalmente com três medidas: aumento do tempo de contrato da concessão, passando de dez para 14 anos e também com o fim da circulação de dinheiro dentro dos ônibus, reduzindo os custos operacionais de mão de obra com cobradores e por fim com a adoção de uma TIR – taxa interna de retorno de aproximadamente 12%.

NÚMERO: 45

NOME:JEANDRO E DIENE

Tem que munda está empresa está muito rui tirou os fiscais que solta os ônibus sai na hora que eles que está muito rui tem que melhora muito a passagem e muito cara pó um transporte rui está e verdade....

Para mim melhor empresa até hoje foi a viplan tinha ônibus para Qualquer lugar vc ia agora é uma dificuldade para pegá

RESPOSTA:

Espera-se que, com a consolidação do CSO, centro de supervisão operacional, teremos maior efetividade no sistema de fiscalização e controle em relação ao efetivo cumprimento de viagens, fazendo com que esses transtornos de descumprimento de viagens sejam reduzidos além de trazer maior confiabilidade e regularidade na prestação dos serviços.

NÚMERO: 46

NOME:ANISIO

Bom dia!

O som na transmissão online está muito ruim! Alguém mais reclamou?

Bom dia

Estamos verificando

Por gentileza, me informe se por esse canal de WhatsApp podemos enviar questionamentos até hoje às 18 hs de hoje.?

Até às 12h

Tem o e-mail: suplam@semob.df.gov.br

Nesse e-mail pode ser enviada até 18 hs de hoje?

Sim

Obrigado!

Sr (a), mais uma pergunta: No site serão postadas todas as perguntas e respostas escritas?

Após o prazo do termino da consulta pública, o setor responsável responderá das contribuições recebidas e será postando no site.

Grato!

Srs., ainda, em relação ao áudio, não está dando para ouvir direito as perguntas e respostas proferidas.

Vou passar para o técnico...

Obrigado

Grato pelo retorno. Estamos no aguardo.

RESPOSTA

RESPOSTA:

Não houve manifestação correlata ao objeto da audiência pública.

NÚMERO: 47

NOME: ALEXANDRE MELO

Bom dia. O som está horrível.

Bom dia, estamos verificando

Roberto Gomes ASSTRAP

Nós temos 3 modalidades de transporte:

Básico,

Integração e o complementar de forma individual.

Saber se os micros que irão fazer a integração vão alimentar o metrô se eles são pertencentes as empresas no certame de forma jurídica?

Boa tarde

Qual o horário da audiência?

As perguntas feitas pelo wtsap não foram respondidas.

As regras que foram feitas não estão sendo respeitadas, o horário já passou

Até as 12h

São 12:12

Foram encaminhadas para o presidente da mesa

Devido a quantidade de contribuições do púlpito acabou atrasando um pouco

As perguntas feitas pelo wtsap não foram respondidas. O som está péssimo, não estamos compreendendo nada, estamos tentando adivinhar o que estão dizendo.

Já que foram colocados um número mínimo de participantes pessoalmente deveriam ter colocado tempo para cada um falar no púlpito

Serão respondidas no relatório que será feito pelo setor responsável e apresentado a sociedade

Cada um que sobe no púlpito fala o que quer sem tempo mínimo, vc's não estão respeitando os que estão assistindo pela internet

No início da abertura das contribuições do púlpito foi avisado

RESPOSTA:

O modelo de operação depende da configuração de cada bacia operacional licitada. Se uma determinada empresa faz as linhas troncais espera-se que operacionalmente, a mesma empresa fará as linhas alimentadoras dentro daquela bacia operacional específica.



Documento assinado eletronicamente por **OSVALDO ASSIS ROCHA NETO - Matr.0176422-5, Analista de Transportes Urbanos**, em 04/01/2021, às 16:25, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **ALESSANDRO SILVA BARBOSA - Matr.0174914-5, Coordenador(a) de Planos e Estudos em Mobilidade**, em 04/01/2021, às 16:25, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **JOSE SOARES DE PAIVA - Matr.0273757-4, Subsecretário(a) de Planejamento**, em 04/01/2021, às 19:34, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
[http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=53417204)
verificador= **53417204** código CRC= **777EC41D**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

Anexo do Palácio do Buriti, 15º Andar - Bairro Zona Cívico Administrativa - CEP 70075-900 - DF