



Relatórios de Diagnóstico Volume 2

Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno

Julho de 2025

Elaborado com a colaboração das equipes do BNDES, do Ministério das Cidades e de diversas instituições públicas e privadas do setor de mobilidade urbana

O “**Estudo Nacional de Mobilidade Urbana**: Desenvolvimento do Transporte Público de Média e Alta Capacidades nas principais Regiões Metropolitanas do país” (**ENMU**) é uma iniciativa conjunta do BNDES e do Ministério das Cidades, no âmbito do Acordo de Cooperação Técnica nº 01-2023 / D-121.2.0027.23, de 24/10/2023.



MINISTÉRIO DAS
CIDADES



Este trabalho foi realizado com recursos do Fundo de Estruturação de Projetos do BNDES (BNDES FEP), no âmbito da RFP nº 16/2023. A atuação do Consórcio de Consultores foi objeto do contrato de prestação de serviços OCS nº 151/2024, celebrado com o BNDES em 10/05/2024, sob a liderança dos seguintes profissionais:

Diagnóstico, Rede Estrutural Necessária e Banco de Projetos	Coordenação do PMO e desenvolvimento dos Insumos da Estratégia Nacional
Logit Wagner Colombini Martins, Fernando Howat Rodrigues, Thiago Affonso Meira, Diogo Barreto Martins, Renata Cruz Rabello	Bain & Company Rodrigo Más, Wagner Costa
Oficina Consultores Arlindo Fernandes, Antônio Luiz Mourão Santana, Andrea Aparecida Azevedo Brisida, Felício Hissaaki Sakamoto	Assessoria Jurídica Machado Meyer Rafael Vanzella, José Virgílio Lopes Enei, Débora Boucinhas Leal, Rafael de Lima Andrade, Pedro Inglez Mazzarella
TYLin Gabriel Feriancic, Victor Frazão Barreto Alves, Claudia Cosme Mascarenhas, Luiz Marcelo Teixeira Alves, Larissa Deborah Alves Teixeira dos Santos	Sistema de Informações Geográficas (SIG) Logit Patrícia Tozzi, Débora Gonçalves Geológica Cássio Fernando Rossetto
	Consultores Orlando Strambi, Claudia Martinelli

As entregas do ENMU foram realizadas de forma colaborativa com as equipes do BNDES, do Ministério das Cidades e de diversas instituições públicas e privadas do setor de mobilidade urbana. Os profissionais das referidas instituições fizeram parte do Comitê Técnico do ENMU e tiveram a oportunidade de oferecer comentários e contribuições em versões intermediárias dos relatórios, conforme previsto no Termo de Especificações Técnicas do ENMU. Maiores detalhes podem ser obtidos em <https://www.bndes.gov.br>.

Equipe Técnica

Diagnóstico, Rede Estrutural Necessária e Banco de Projetos

Logit

André Bresolin Pinto, Caio Pieroni, Cláudia Machado, Daniel Souza, Fábio Rossetti Delospital, Gabriel Mendes Bergamaschi, Gil Andrade, Heitor Seidi Osako, Isabela Cruz, Juliana Carmo Antunes, Lorena Oliveira, Lucas Melo, Paulo Góes, Paulo Júnio Rosa, Priscila Damasio, Rafael Caetano Ramos, Rafael Sanabria, Rasiele dos Santos Rasia, Roberto Torquato, Rodrigo Cintra Pires, Victor Zamith

Oficina Consultores

Alexander André Silva, Bruno Lora Martin, Daniela Cardone Del Monte Leão, Edilberto de Aguiar Júnior, Esnel Minetti, José Carlos Xavier, Lorétti Portofé de Mello, Luís Fernando Di Pierro, Marcelo Massayuki Nakazaki, Marcos Pimentel Bicalho, Otávio Ferreira Mourão Santana, Paulo Sussumu Hatada, Rafael Simonato

TYLin

Ana Paula Felipe, Ayrton de Sousa Pinto, Carol Bueno de Freitas, Fábio Cretella Vaz Conn, Geraldo Camargo de Carvalho Jr., Jane Aoki Alberto, Leonardo Palermo Gentile, Leticia Bispo Marques, Luciano Peron, Luis Fernando Kyono, Luiza Maciel Costa da Silva, Maria Manuela Pose Guerra, Sérgio Oda Kokuta, Sílvia Vitali Santos Mauad, Vinicius Dorta Molina Hernandez, Vinícius Martinez Ramim

Assessoria Jurídica

Machado Meyer

Ana Clara Gemeinder de Mendonça, Beatriz Simões da Silva, Estevam Pallazzi Sartal, Gabriel Brasileiro Nagle de Oliveira, Gabriel Rapoport Furtado, Guilherme de Faria Nicastro, Jéssica Suruagy Borges Galhardo, Juliana Mucinic, Lucas Nunes Martorelli, Maria Gabriela Figueiredo Parreira de Moura, Rafaela Pereira Falavina

- O conteúdo desta publicação não reflete, necessariamente, o posicionamento institucional do BNDES e do Ministério das Cidades. É permitida a reprodução total ou parcial dos artigos desta publicação, desde que citada a fonte.
- O material e as análises contidos neste documento foram elaborados com o objetivo de fornecer uma visão estratégica abrangente sobre a mobilidade urbana nas principais Regiões Metropolitanas do Brasil, sendo os trabalhos realizados em um período de tempo limitado e dentro das possibilidades e limitações das informações disponíveis.
- O ENMU foi conduzido com base em pesquisas secundárias de mercado, análise de informações públicas disponíveis ou fornecidas ao Consórcio de Consultores pelas diversas instituições que contribuíram na elaboração do estudo, bem como por meio de diversas entrevistas com especialistas do setor. Os membros do Consórcio, de forma independente, não verificaram as informações mencionadas nem conduziram pesquisas primárias ou qualquer forma de *due diligence*, e, portanto, não fazem qualquer afirmação ou garantia, expressa ou implícita, quanto à precisão, completude ou exaustividade dessas informações. As projeções de mercado, análises financeiras, estimativas e conclusões aqui apresentadas são baseadas nas informações mencionadas acima e no melhor julgamento de cada membro do Consórcio e das equipes do BNDES e integrantes do Comitê Técnico, e, por isso, não devem ser interpretadas como recomendações específicas, nem como previsões ou garantias de desempenho ou resultados futuros.
- O objetivo do ENMU é oferecer insumos para a elaboração de uma Estratégia Nacional de Mobilidade Urbana, visando orientar a atuação da União junto aos entes subnacionais para coordenação de esforços interfederativos que viabilizem a articulação de políticas públicas e o fomento à implantação de projetos de Transporte Público Coletivo de Média e Alta Capacidades. O ENMU não envolve a elaboração de planos de mobilidade urbana, estudos de viabilidade econômico-financeira ou projetos com detalhamento suficiente para subsidiar contratações públicas ou decisões privadas de investimento. Caberá às instituições interessadas, públicas ou privadas, realizar os estudos adicionais e análises aprofundadas pertinentes para avançar com os projetos às etapas seguintes de implantação ou fundamentar suas decisões de investimento.

Lista de Entregáveis do ENMU

Produtos	Entregas	Código
Plano de Trabalho	Cronograma detalhado de atividades	PT v1
	Cronograma revisado após o início do Diagnóstico	PT v2
1 / Diagnóstico (item 2.1)	Planejamento do Diagnóstico	D0
	Relatórios de Diagnóstico	D1
	Levantamento dos Planos de Investimento	D2
	Relatório de Benchmarking	D3
	Rede Estrutural existente disponível no Sistema de Informação Geográfica (SIG)	D4
2 / Rede Estrutural Necessária (item 2.2)	Detalhamento da Metodologia e Planejamento da Elaboração das Redes Estruturais e Cenários	R0
	Relatórios de Redes Estruturais Planejadas	R1
	Relatório de Projeção de Demanda	R2
	Relatórios de Redes Estruturais Necessárias (Cenários Padrão e Otimizado)	R3
	Rede Estrutural Necessária disponível no SIG	R4
3 / Banco de Projetos (item 2.3)	Detalhamento da Metodologia e do Planejamento	B0
	Identificação ou Proposição de Projetos	B1
	Propostas para validação do conteúdo das Fichas de Projetos, modelagem do Banco de Projetos e Metodologias para Elaboração dos itens das Fichas de Projetos	B2
	Relatórios de Projetos Propostos	B2
	Conjuntos de Fichas de Projeto	B3
	Banco de Projetos disponível no SIG	B4
4 / Insumos da Estratégia Nacional (item 3.1)	Planejamento dos Insumos da Estratégia Nacional	E0
	Visão do futuro da Mobilidade Urbana no Brasil	E1
	Relatório de Fontes alternativas de Recursos	E2
	Modelos de financiamento e de garantias	E3
	Modelos de Governança Metropolitana	E4
	Relatório de Responsabilidades e contrapartidas (inclui gargalos e limitações normativas)	E5
	Metodologia de Priorização de Projetos	E6
	Relatório de Análise de Mercado	E7
	Relatório de M&A da Estratégia Nacional	E8
	Visão integrada da Revisão do Desenvolvimento	E9
5 / SIG (item 3.2)	Metodologia e Planejamento do Desenvolvimento	S0
	Protótipo do Sistema (<i>Design Sprint</i>)	S1
	SIG disponível para a Rede Estrutural existente	S2
	SIG disponível para a Rede Estrutural Necessária	S3
	SIG disponível para o Banco de Projetos	S4
	Disponibilização em ambiente de produção	S5
6 / PMO (item 4)	Assessoria de Organização da Ferramenta Virtual	P0
	Assessoria de Organização da Ferramenta Virtual e de Revisões	P1
	Disponibilização da Ferramenta Virtual	P2
Assessoria Jurídica (item 5)	Parecer jurídico para cada RM	J1-J21

[Produtos 2.1, 2.2 e 2.3 individualizados para cada uma das 21 RM]

Este relatório corresponde à entrega Relatórios de Diagnóstico, código D1, referente à Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno.

A elaboração da primeira versão apresentada ao BNDES foi concluída em agosto/2024, com base nos dados disponíveis nesta data, sendo então submetida ao fluxo de revisões e coleta de contribuições estabelecido no Termo de Especificações Técnicas do Contrato OCS nº 151/2024.

Índice

1	Introdução	7
2	Apêndice I - Aspecto Institucional	8
2.1	Estruturas Governamentais	8
2.1.1	Composição e caracterização da RIDE/DF	10
2.1.2	Arranjo normativo de regência da RIDE/DF	11
2.1.3	Arranjo institucional	12
2.1.4	Normas e plano integrado da RIDE/DF	16
2.1.5	Normas e planos distritais	17
2.1.6	Normas dos municípios da Área de Estudo	20
3	Apêndice II – Aspectos Jurídico e Regulatório	24
3.1	Urbanístico	24
3.2	Institucional	24
3.3	Ambiental	25
3.4	Operacional	26
3.5	Financeiro	26
3.6	Instrumentos jurídicos ou prestações <i>de fato</i> relacionados às operações existentes	27
3.6.1	Breve descrição e análise dos contratos	27
3.7	Diagnóstico jurídico das operações existentes que podem impactar o sistema de transporte de média e alta capacidade na RIDE/DF	31
3.7.1	Operações nos Municípios e trajetos envolvidos	31
3.8	Legislação, arranjos e instrumentos relevantes à compreensão das operações existentes 36	
3.8.1	Normas aplicáveis à RIDE/DF	36
3.8.2	Normas distritais	42
3.8.3	Normas municipais	44
3.9	Análise das normas existentes em atenção às potenciais necessidades da futura estratégia nacional de mobilidade urbana	44
3.9.1	Lei de PPPs	44
3.9.1.1	Sistema garantidor	45
3.9.2	Precedentes	46
3.10	Sistemas de arrecadação e bilhetagem e política tarifária	47
3.10.1	Normas sobre integração tarifária	47
3.10.2	Normas sobre sistema de bilhetagem	48
3.11	Apêndices Jurídicos	53
3.11.1	Framework Geral da RIDE/DF	53
3.11.2	Operações existentes de transporte	55
3.11.3	Sistema de Bilhetagem do DF	74

Lista de Figuras

Figura 1: Mapa de Atores.....	15
Figura 2: Mapa de Atores Privados	16

Lista de Tabelas

Tabela 1: Lote 1	31
Tabela 2: Lote 2	31
Tabela 3: Lote 3	32
Tabela 4: Lote 4	32
Tabela 5: Áreas atendidas pelas concessionárias de ônibus no Distrito Federal	33
Tabela 6: Linhas de ônibus - Águas Lindas de Goiás	35

1 Introdução

Este Caderno de Apêndices é integrante do relatório D1 – Relatório de Diagnóstico da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal – RIDE/DF (Volume 2) feito no âmbito do Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (ENMU) e é constituído de dois apêndices.

No Apêndice I foram apresentados os aspectos institucionais, embasando a elaboração do capítulo 3.1 do Relatório de Diagnóstico.

O Apêndice II apresenta o conjunto de informações e análises feitas para elaboração do diagnóstico jurídico e regulatório RIDE/DF, constante no capítulo 3.6 do Relatório de Diagnóstico.

2 Apêndice I - Aspecto Institucional

Neste capítulo, são abordados os aspectos institucionais, tendo como objetivo possibilitar análise das estruturas governamentais e da gestão e governança da mobilidade urbana e dos sistemas de transporte público da RIDE/DF. Para tanto, são exploradas as relações interfederativas entre os órgãos, além de informações relacionadas à mobilidade e transporte. A análise abrange tanto a esfera municipal quanto a regional, identificando competências, lacunas e instrumentos de cooperação.

2.1 Estruturas Governamentais

De início, importa esclarecer que embora as regiões integradas de desenvolvimento, a exemplo da RIDE/DF, possam possuir semelhanças de caráter urbanístico e econômico, se comparadas às regiões metropolitanas, tais institutos receberam tratamento diferenciado entre si no ordenamento jurídico brasileiro. Em verdade, as regiões integradas de desenvolvimento não possuem natureza jurídica e características tão bem delineadas, ao contrário das regiões metropolitanas.

As regiões metropolitanas, ao lado das aglomerações urbanas e microrregiões, estão previstas no § 3º do art. 25 da Constituição Federal, que dispõe que “os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum”. No mesmo sentido, a Lei Federal nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015 (Estatuto da Metrópole) define as regiões metropolitanas, em seu art. 2º, VII, como sendo “unidade regional instituída pelos Estados, mediante lei complementar, constituída por agrupamento de Municípios limítrofes para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum”.

Dessa forma, as regiões metropolitanas consistem em instrumentos adotados pelos estados para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum envolvendo municípios limítrofes. Em que pese a Constituição Federal ter sugerido que as regiões metropolitanas não envolveriam municípios pertencentes a mais de um ente federativo, o Estatuto da Metrópole, em seu art. 4º, permitiu a criação de região metropolitana ou de aglomeração urbana envolvendo municípios pertencentes a mais de uma unidade da federação, mediante a edição de múltiplas leis complementares estaduais¹.

¹ “Art. 4º A instituição de região metropolitana ou de aglomeração urbana que envolva Municípios pertencentes a mais de um Estado será formalizada mediante a aprovação de leis complementares pelas assembleias legislativas de cada um dos Estados envolvidos”.

Em contraposição à disciplina das regiões metropolitanas, a Constituição Federal não faz referência direta² à natureza jurídica e às características principais das regiões integradas de desenvolvimento, embora haja uma alusão, no § 1º do art. 43³, quanto às condições para integração de regiões em desenvolvimento, incluída a necessidade de lei complementar federal que disponha sobre as suas condições e a composição dos respectivos organismos que elaborarão os planos regionais. De todo modo, sob um viés mais acadêmico, têm-se concebido as regiões integradas de desenvolvimento como áreas análogas em características a regiões metropolitanas, necessariamente envolvendo mais de um estado, sob criação de lei federal específica que delimite os municípios integrantes, e que fixe as competências assumidas pelo colegiado dessas municipalidades⁴.

Sublinhe-se que o art. 22 do Estatuto da Metrópole estabelece que suas disposições aplicam-se, no que couber, às regiões integradas de desenvolvimento que tenham características de região metropolitana ou de aglomeração urbana, criadas mediante lei complementar federal, com base no art. 43 da Constituição Federal, até a data de entrada em vigor dessa norma. Já o parágrafo único do art. 43 prevê que, a partir da data de entrada em vigor do Estatuto da Metrópole, a instituição de unidades territoriais urbanas que envolvam Municípios pertencentes a mais de um Estado deve ocorrer mediante a aprovação de leis complementares pelas assembleias legislativas de cada um dos Estados envolvidos, sem prejuízo da possibilidade de constituição de consórcios intermunicipais.

² Embora os artigos 21, IX, 43 e 48, IV da Constituição Federal tangenciem o tema, conforme destacamos a seguir: Nos termos do art. 21, IX: “Art. 21. Compete à União: (...) IX - elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social”.

Já o art. 4, § 1º dispõe o seguinte: “Art. 43. Para efeitos administrativos, a União poderá articular sua ação em um mesmo complexo geoeconômico e social, visando a seu desenvolvimento e à redução das desigualdades regionais.

§ 1º Lei complementar disporá sobre:

I - as condições para integração de regiões em desenvolvimento;

II - a composição dos organismos regionais que executarão, na forma da lei, os planos regionais, integrantes dos planos nacionais de desenvolvimento econômico e social, aprovados juntamente com estes”.

Por fim, o art. 48 prevê que “cabe ao Congresso Nacional, com a sanção do Presidente da República, não exigida esta para o especificado nos arts. 49, 51 e 52, dispor sobre todas as matérias de competência da União, especialmente sobre planos e programas nacionais, regionais e setoriais de desenvolvimento.

³ “Art. 43. Para efeitos administrativos, a União poderá articular sua ação em um mesmo complexo geoeconômico e social, visando a seu desenvolvimento e à redução das desigualdades regionais.

§ 1º Lei complementar disporá sobre:

I - as condições para integração de regiões em desenvolvimento;

II - a composição dos organismos regionais que executarão, na forma da lei, os planos regionais, integrantes dos planos nacionais de desenvolvimento econômico e social, aprovados juntamente com estes”.

⁴ Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/publicacoes/estudos-legislativos/tipos-de-estudos/textos-para-discussao/td273>. Acesso em: 04/07/2024.

Dessa forma, não há, no ordenamento jurídico vigente, diploma dedicado a regulamentar as regiões de integração e desenvolvimento econômico, exceto pela aplicação do Estatuto da Metrópole no quanto cabível.

A RIDE/DF foi criada em 1998, marcando a instituição da primeira região integrada de desenvolvimento sob a Constituição de 1988. Dessa forma, entende-se que a norma de regência e base do regime jurídico da RIDE/DF deve ser entendida como sendo a lei complementar que a constituiu, a saber, a Lei Complementar federal nº 94, de 19 de fevereiro de 1998 (LC 94/1998).

2.1.1 Composição e caracterização da RIDE/DF

2.1.1.1 Municípios integrantes e características

A RIDE/DF constitui uma região integrada de desenvolvimento situada em mais de uma unidade da Federação, criada por lei complementar federal, a LC 94/1998. De acordo com informações da Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste do Governo Federal (SUDECO)⁵, a RIDE/DF consiste em “espaço formalizado por influência de Brasília e de seu caráter de polo regional, convergem e partem fluxos socioeconômicos que afetam a sua área de influência, composta por municípios goianos de forma mais direta e outros, que buscam Brasília pelos bens e serviços ali fornecidos”.

De acordo com a LC 94/1998, conforme alterada pela Lei Complementar 163/2018, a RIDE/DF é constituída pelo Distrito Federal, pelos Municípios de Abadiânia, Água Fria de Goiás, Águas Lindas de Goiás, Alexânia, Alto Paraíso de Goiás, Alvorada do Norte, Barro Alto, Cabeceiras, Cavalcante, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Cristalina, Flores de Goiás, Formosa, Goianésia, Luziânia, Mimoso de Goiás, Niquelândia, Novo Gama, Padre Bernardo, Pirenópolis, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto, São João d’Aliança, Simolândia, Valparaíso de Goiás, Vila Boa e Vila Propício, no Estado de Goiás, e de Arinos, Buritis, Cabeceira Grande e Unai, no Estado de Minas Gerais.

Nota-se, portanto, que a RIDE/DF conta com a presença do Distrito Federal e de municípios situados nos estados de Goiás e de Minas Gerais.

Para os fins desse estudo, conforme apresentado a seguir, foram consideradas as informações relativas ao Distrito Federal e aos municípios de Águas Lindas de Goiás, Cidade Ocidental, Luziânia, Novo Gama e Valparaíso de Goiás (Municípios da Área de Estudo), conforme detalhado no Volume 1.

⁵ Disponível em: <https://www.gov.br/sudeco/pt-br/assuntos/ride-df>. Acesso em 04/07/2024

Importa mencionar que, a despeito da recente criação da Região Metropolitana do Entorno do Distrito Federal (RME)⁶, por meio da Lei Complementar Estadual nº 181, de 4 de janeiro de 2023⁷, promulgada pelo Estado de Goiás, esse arranjo interfederativo não faz parte do escopo deste trabalho.

2.1.2 Arranjo normativo de regência da RIDE/DF

2.1.2.1 Criação da RIDE/DF

A LC 94/1998 autorizou o Poder Executivo federal a criar, para efeitos de articulação da ação administrativa da União, dos Estados de Goiás e Minas Gerais e do Distrito Federal, a RIDE/DF. Posteriormente, por meio do Decreto nº 7.468, de 4 de agosto de 1998 (Decreto 7.468/1998), a RIDE/DF foi formalmente constituída.

Atualmente, o Decreto 7.468/1998 foi revogado pelo Decreto nº 7.469, de 4 de maio de 2011 (Decreto 7.469/2011), que estabeleceu a regulamentação vigente ao LC 94/1998, e institui o Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal (PEDE/DF).

2.1.2.2 Diretrizes e objetivos da RIDE/DF

De acordo com o art. 3º, parágrafo único, do Decreto 7.469/2011, são de interesse da RIDE/DF os serviços públicos comuns ao Distrito Federal, aos Estados de Goiás e de Minas Gerais e aos municípios que os integram, relacionados com diversas áreas nominalmente listadas, entre as quais se encontram “infraestrutura” (inciso I) e “transporte e sistema viário” (inciso V).

Além disso, o referido decreto, em seu art. 8º, prevê que o PEDE/DF, ouvidos os órgãos competentes, estabelecerá, mediante convênio, normas e critérios para a unificação de procedimentos relativos aos serviços públicos de responsabilidade distrital, estadual e municipal de entes que integram a RIDE/DF, especialmente em relação a (i) tarifas, fretes e seguro, ouvido o Ministério da Fazenda; (ii) linhas de crédito especiais para atividades prioritárias; e (iii) isenções e incentivos fiscais, em caráter temporário, de fomento a atividades produtivas em programas de geração de empregos e de fixação de mão de obra. Vale destacar que, apesar da redação do art. 8º mencionar a possibilidade de o PEDE/DF usufruir de convênios, o programa não possui personalidade jurídica e, portanto, não pode celebrá-los.

⁶ A RME é integrada por apenas parte dos municípios integrantes da RIDE/DF, a saber: Águas Lindas de Goiás, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Novo Gama, Padre Bernardo, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso de Goiás.

⁷ A Lei Complementar Estadual nº 181, de 4 de janeiro de 2023, em seu art. 6º, parágrafo único, dispõe que “no que for cabível, a atuação da estrutura de governança interfederativa da RME deverá ser compatibilizada com eventuais normas e planos que tenham sido expedidos pelos órgãos de governança da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE/DF, cuja criação foi autorizada pela Lei Complementar federal nº 94, de 19 de fevereiro de 1998”.

Por fim, o art. 10 do Decreto 7.469/2011 determina que União estabelecerá convênios com o Distrito Federal, com os Estados de Goiás e de Minas Gerais e com os municípios, com a finalidade de atender às suas disposições.

Não foi identificada, por meio de pesquisas independentes, a existência de convênios firmados no contexto da RIDE/DF relativos ao PEDE/DF ou a quaisquer outros aspectos. Também não temos conhecimento se o PEDE/DF foi atualizado posteriormente. Conforme o referido estudo, o PEDE/DF contém sugestão de implantação de projetos diversos e ênfase nos temas metropolitanos, principalmente com a partilha das funções públicas de interesse comum.

2.1.3 Arranjo institucional

2.1.3.1 Estrutura Institucional e de Governança

As atividades a serem desenvolvidas no âmbito da RIDE/DF devem ser coordenadas pelo Conselho Administrativo da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (COARIDE), cuja criação foi autorizada pela LC 94/1998, e regulamentada pelo Decreto 7.469/2011. Além disso, o Regimento Interno do COARIDE foi aprovado em janeiro de 2012, tendo sido aprovado pela Resolução nº 01, de 20 de dezembro de 2011.

O COARIDE consiste em órgão colegiado de natureza administrativa e de gestão, tendo por escopo planejar, coordenar, avaliar e monitorar as atividades a serem desenvolvidas na RIDE/DF. O COARIDE funciona, portanto, como um instrumento de coordenação de ações dos entes federativos que o compõem.

Desse modo, são atribuições do COARIDE: (i) coordenar as ações dos entes federados que compõem a RIDE/DF, visando ao desenvolvimento e à redução das desigualdades regionais; (ii) aprovar e supervisionar planos, programas e projetos para o desenvolvimento integrado da RIDE/DF; (iii) programar a integração e a unificação dos serviços públicos que lhes são comuns; (iv) indicar providências para compatibilizar as ações desenvolvidas na RIDE/DF com as demais ações e instituições de desenvolvimento regional; (v) harmonizar os programas e projetos de interesse da RIDE/DF com os planos regionais de desenvolvimento; (vi) coordenar a execução de programas e projetos de interesse da RIDE/DF; e (vii) aprovar seu regimento interno.

Conforme o Decreto 7.469/2011, o COARIDE é composto por representantes de diversos órgãos e entes da Administração Pública, quais sejam:

- Secretário-Executivo do Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional, que presidirá o COARIDE.
- Secretário-Executivo da Casa Civil da Presidência da República.
- Secretário-Executivo do Ministério da Justiça e Segurança Pública.
- Secretário-Executivo do Ministério dos Transportes.

- Secretário-Executivo do Ministério da Educação.
- Secretário-Executivo do Ministério das Cidades.
- Secretário-Executivo do Ministério da Saúde.
- Secretário-Executivo da Secretaria de Relações Institucionais da Presidência da República.
- Secretário-Executivo do Ministério do Desenvolvimento e Assistência Social, Família e Combate à Fome.
- Secretário-Executivo do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.
- Diretor-Superintendente da Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste - SUDECO.
- Três representantes do Distrito Federal, um do Estado de Goiás e um do Estado de Minas Gerais, indicados pelos respectivos Governadores.
- Dois representantes dos municípios do Estado de Goiás que integram a RIDE/DF.
- Um representante dos municípios do Estado de Minas Gerais que integram a RIDE/DF.
- Um representante da classe empresarial, com atuação na região que integra a RIDE/DF.
- Um representante da classe dos trabalhadores, com atuação na região que integra a RIDE/DF.
- Um representante das instituições da sociedade civil com atuação na região que integra a RIDE/DF, cuja finalidade esteja relacionada com as políticas de desenvolvimento regional.

O COARIDE deve se reunir em caráter ordinário, trimestralmente; e em caráter extraordinário, sempre que convocado por seu presidente, por solicitação de, ao menos, um terço dos membros, ou no prazo de até 30 (trinta) dias após a reunião em que tenha havido concessão de vista de matéria constante de pauta.

O quórum de reunião do COARIDE é de maioria absoluta; e o quórum de aprovação é de maioria simples. O presidente do COARIDE tem voto de qualidade em caso de empate, além do voto ordinário.

Com vistas à delimitação temática do presente trabalho, importa mencionar que o COARIDE, para tratar de matérias específicas, pode instituir subcolegiados, de caráter temporário não superior a 1 ano, compostos por, no máximo, cinco membros, incluindo um membro do ministério da área setorial afeta ao tema.

Todavia, de acordo com o relatório de pesquisa, produzido, em 2021, pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), denominado “Identificação e caracterização das relações interfederativas na RIDE/DF”⁸, o papel do COARIDE tem sido, desde sua criação, de coadjuvante, sendo possível notar certa descontinuidade nas atividades desenvolvidas.

⁸ Disponível em:

https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/210108_relatorio_de_pesquisa_pgmb_rm_df_complemento_a.pdf. Acesso em 04/07/2024.

Dessa forma, a COARIDE não possui uma produção normativa relevante e tampouco adotou deliberações voltadas ao planejamento e implementação de políticas públicas integradas nos municípios da RIDE/DF, seja para a mobilidade urbana, bem como outros temas

2.1.3.2 Agência Reguladora

No que se refere aos serviços rodoviários de passageiros de ônibus da RIDE/DF, com fulcro no arts. 22, inciso III e 26, inciso I, da Lei federal nº 10.233, de 5 de junho de 2001⁹ (Lei 10.233/2001), a competência regulatória e fiscalizatória é atribuída à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), uma vez que os serviços de transporte público, nesse cenário, são considerados transporte interestadual semiurbano de passageiros, em decorrência do transporte se dar entre municípios de diferentes unidades federativas.

Nesse contexto, é importante pontuar que em 8 de janeiro de 2021, o Governo Federal delegou competências, ao Distrito Federal, relacionadas à gestão e à prestação do serviço público de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros entre seu território e os municípios que compõem a RIDE/DF, por meio do Convênio de Delegação nº 01/2020. No entanto, em menos de dois anos, o Governo do Distrito Federal manifestou interesse em devolver as referidas competências à ANTT. Com isso, em 14 de fevereiro de 2023, o Convênio de Delegação nº 01/2020 foi extinto e a ANTT reassumiu a gestão dos serviços de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros operado na RIDE/DF.

Conforme se verá a seguir, a ANTT possui resoluções editadas para regulamentar as operações de transporte interestadual semiurbano de passageiros. De todo modo, a Lei 10.233/2001 traz fatores importantes para a legalidade dessas operações que devem ser mencionados.

Em relação ao transporte coletivo sobre trilhos do Distrito Federal (Transporte Metroviário do DF), operado pela Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (Metrô-DF), não há uma agência reguladora competente para exercer atividade de regulação e fiscalização. Dessa forma, a Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal (SEMOB-DF ou Entidade Gestora) é o órgão incumbido de exercer os papéis regulatório, fiscalizatório e sancionatório, nos termos da Portaria nº 06, de 17 de outubro de 2022, do Governo do Distrito Federal.

⁹ Art. 22. Constituem a esfera de atuação da ANTT:

(...)

III – o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros”.

Art. 26. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário:

I - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de permissão para prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros;

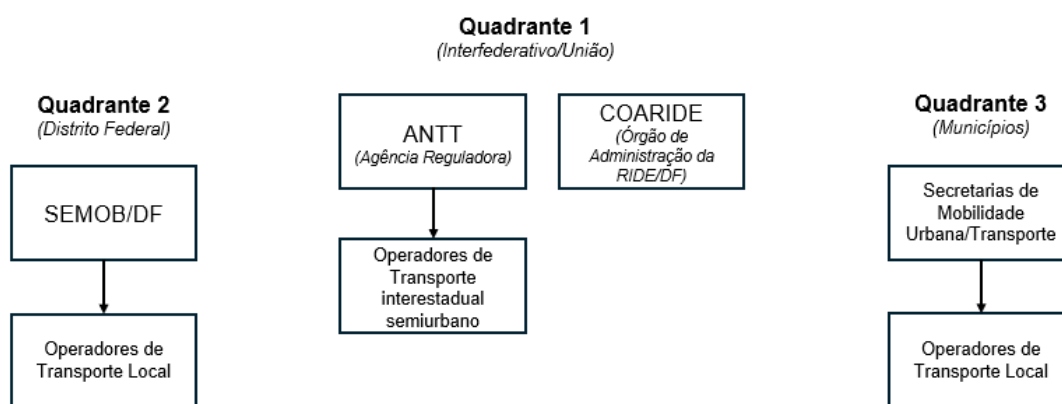
2.1.3.3 Associação dos Municípios Adjacentes a Brasília

Adicionalmente, vale mencionar a existência da Associação dos Municípios Adjacentes a Brasília (AMAB), associação privada, fundada em 1988 e composta pelos prefeitos dos municípios que compõem a RIDE/DF. A AMAB é um importante canal de articulação entre os municípios da RIDE/DF. No entanto, em razão de sua natureza privada, não é possível ter acesso a eventuais fóruns de discussões da associação, bem como a regras internas para a tomada de decisões. Além disso, a AMAB não é um arranjo de gestão associada e não possui competência para executar as funções de um consórcio público ou gerar os efeitos de um convênio de cooperação.

2.1.3.4 Gestão e Governança do Transporte Público Coletivo

Os aspectos jurídicos da gestão e governança do transporte coletivo no âmbito da RIDE/DF foram apresentados no item 2.1 acima. Em síntese, é possível resumir a estrutura jurídico-institucional da RIDE/DF em três quadrantes: o primeiro quadrante se refere à RIDE/DF propriamente dita, considerando os transportes de caráter interfederativo; o segundo quadrante diz respeito ao transporte local do DF, que demanda atenção especial em razão de sua importância e centralidade; e o terceiro quadrante corresponde ao transporte local dos demais municípios da RIDE/DF. Veja-se a estrutura no mapa abaixo:

Figura 1: Mapa de Atores



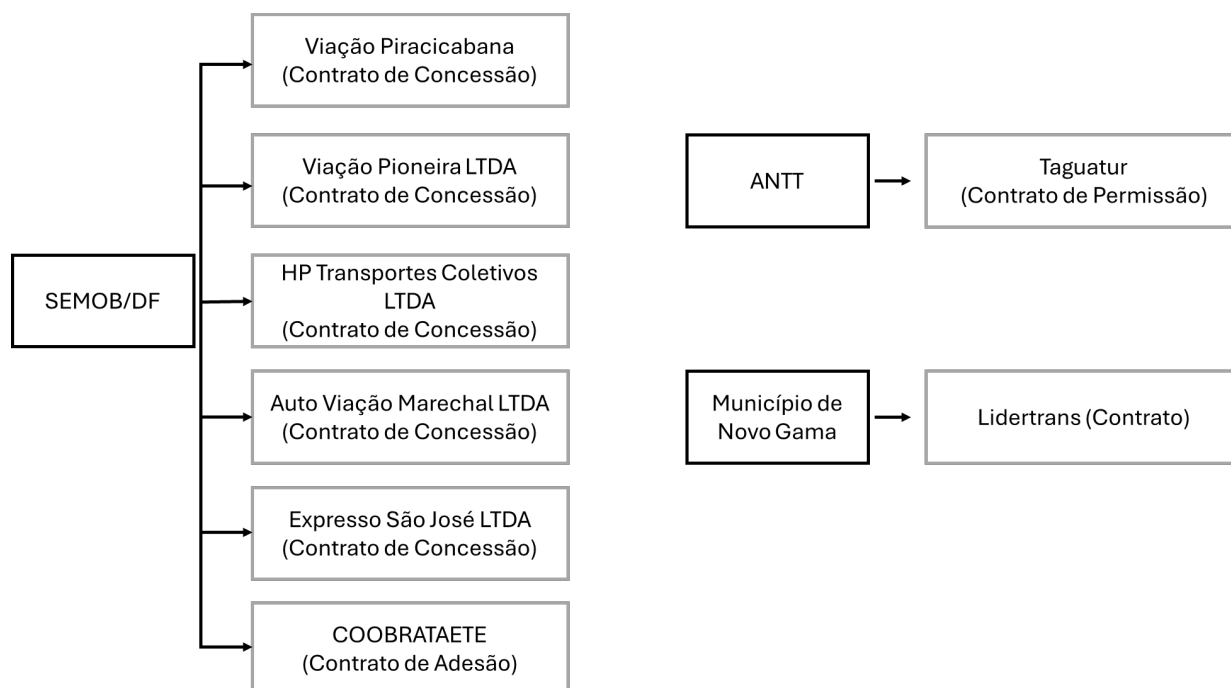
Fonte: Elaboração própria

A regulação e fiscalização do transporte semiurbano é feita pela ANTT, enquanto a gestão de mobilidade do Distrito Federal é realizada pela SEMOB-DF, responsável por fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos para a garantia do padrão de qualidade, como explicado de maneira detalhada no item 3.1.

No âmbito do transporte interestadual na região da RIDE/DF, a ANTT possui um contrato de permissão para a exploração dos serviços, enquanto para a prestação dos serviços de ônibus, o Distrito Federal possui cinco concessões e um contrato de adesão, e o Município de Novo Gama, um contrato de prestação de serviços, conforme demonstrado na figura abaixo. No Capítulo 3,

discorre-se sobre esse tema e os contratos firmados com a administração pública são identificados e discriminados na seção dos apêndices: Operações existentes de transporte.

Figura 2: Mapa de Atores Privados



Fonte: Elaboração própria

Com relação à política tarifária e à análise econômico-financeira, no capítulo 8 são tratadas as características da integração tarifária e do sistema de bilhetagem, com destaque às normas relacionadas às gratuidades.

2.1.4 Normas e plano integrado da RIDE/DF

A Constituição Federal brasileira prevê, no art. 21, inciso IX, que cabe à União elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social. Desse modo, no contexto de uma região integrada de desenvolvimento, é competência da União estabelecer planos e outras normas de caráter diretivo. Contudo, nenhuma norma foi editada nesse sentido em relação à RIDE/DF.

Em relação ao PEDE/DF, foi localizado, por meio de pesquisas independentes, um documento em versão datada de agosto de 2002, elaborado pelo então Ministério da Integração Nacional. Tal documento teve como objetivo estabelecer as bases de ações estratégicas voltadas ao desenvolvimento sustentável da RIDE/DF, tendo traçado uma única ação proposta relacionada à mobilidade urbana, a saber: “asfaltamento de ligações rodoviárias com municípios vizinhos”. Não localizamos atualizações ou versões posteriores do PEDE/DF em pesquisas independentes, de modo que, mediante confirmação de sua ausência, a versão atual estará defasada.

Ademais, não foram identificados instrumentos de planejamento integrado dedicados exclusivamente à RIDE/DF. Nada obstante, o Plano Regional de Desenvolvimento do Centro-Oeste

(PRDCO), elaborado para os anos de 2024 a 2027¹⁰, aborda de maneira superficial a existência da RIDE/DF e dos desafios apresentados em relação à região.

Importante notar, contudo, que o plano regional em questão não tem como foco a RIDE/DF, mas sim o planejamento de todo o Centro-Oeste, que abrange, em parte, os entes federativos que integram a RIDE/DF, excluindo, portanto, outra parte desses municípios (quais sejam, os municípios mineiros).

Além do mais, não há, também, normas editadas pelo COARIDE com vistas a estabelecer diretrizes ou programas em qualquer matéria de sua competência. Efetivamente, até o momento, somente normas relacionadas à organização interna do COARIDE foram publicadas.

2.1.5 Normas e planos distritais

2.1.5.1 Lei Orgânica do Distrito Federal

A Lei Orgânica do Distrito Federal (LO/DF) foi editada em 8 de junho de 1993. A norma, além de organizar administrativamente o Distrito Federal, encarrega-se de estabelecer diversos objetivos e diretrizes para a atuação do Poder Público brasiliense.

O transporte, na LO/DF é listado como um dos objetivos prioritários do Distrito Federal (art. 3º, inciso VI), e o acesso de todos a condições adequadas de transporte é um dos princípios norteadores da política de desenvolvimento urbano (Art. 314, parágrafo único, inciso II).

Além disso, a LO/DF prevê que o sistema de transporte do Distrito Federal subordina-se aos princípios de preservação da vida, segurança, conforto das pessoas, defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico (art. 335). Complementarmente, fica estabelecido que a prestação dos serviços de transporte público coletivo atenderá aos princípios da: (i) compatibilidade da tarifa com o poder aquisitivo da população; (ii) conservação de veículos e instalações em bom estado; (iii) segurança; (iv) continuidade, periodicidade, disponibilidade, regularidade e quantidade de veículos necessários ao transporte eficaz; e (v) urbanidade e prestabilidade (art. 342).

A lei, ainda, define que o sistema de transporte do Distrito Federal compreende: (i) transporte público de passageiros e de cargas; (ii) vias de circulação de bens e pessoas e sua sinalização; (iii) estrutura operacional; e (v) transporte coletivo complementar. (art. 338).

Para além do transporte e mobilidade urbana, a LO/DF atribui ao Distrito Federal a competência pela execução de seu programa de desenvolvimento econômico-social, de buscar a integração com a região do seu entorno (art. 9º). Para isso, tem-se que as ações de integração com a região do

¹⁰ Disponível em: <https://www.gov.br/sudeco/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/DocumentoReferencialPRDCO20242027rev24.pdf>. Acesso em 04/07/2024.

entorno do Distrito Federal devem ser constituídas pelo conjunto de políticas para o desenvolvimento das áreas do entorno, com vistas à integração e harmonia com o Distrito Federal, em regime de corresponsabilidade com as unidades da Federação às quais pertencem, preservada a autonomia administrativa e financeira das unidades envolvidas (art. 164).

2.1.5.2 Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal

O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU/DF), instituído pela Lei nº 4.566, de 4 de maio de 2011, tem por objeto definir as diretrizes e as políticas estratégicas para a gestão dos transportes urbanos no âmbito do Distrito Federal e do seu entorno (art. 1º, § 1º).

São objetivos do PDTU/DF a: (i) melhoria da qualidade de vida da população, mediante a disponibilização de serviço de transporte público regular, confiável e seguro, que permita a mobilidade sustentável e acessibilidade para realização das atividades que a vida moderna impõe; (ii) eficiência na prestação dos serviços, mediante rede de transporte integrada em regime de racionalidade operacional, priorizando-se os meios coletivos; (iii) qualidade ambiental efetivada pelo controle dos níveis de poluição atmosférica e sonora e pela proteção do patrimônio histórico e arquitetônico, bem como das diversas áreas residenciais e de vivência coletiva, contra o trânsito indevido de veículos; e (iv) redução dos custos nos deslocamentos no transporte público coletivo (art. 2º).

Especificamente quanto à relação como o entorno do Distrito Federal, o PDTU/DF prevê que apresentar soluções eficientes, integradas e compartilhadas de transporte público coletivo no entorno é um objetivo geral para a melhoria do transporte urbano e rural na região (art. 3º, inciso IX). Além do mais, é prevista como diretriz do PDTU/DF a implantação do sistema integrado de transporte público de passageiros do Distrito Federal e entorno (art. 4º, inciso IV).

Outra relevante previsão do PDTU/DF é a instituição da rede viária básica estrutural do transporte coletivo, compreendida como (i) a consolidação da rede viária de transporte existente, observando-se, em curto e médio prazo, faixas prioritárias ou exclusivas de ônibus, de acordo com a demanda e melhoria viária, por meio de duplicação, construção, adequação geométrica de vias e melhoria dos acessos aos terminais e pontos de transferência, bem como (ii) a implantação de eixos estruturais de transporte coletivo, a médio e longo prazo, interligando-se as regiões administrativas e municípios do entorno do Distrito Federal com a área central de Brasília e demais polos centralizadores, com priorização da circulação do transporte coletivo, mediante a utilização de faixas exclusivas e prioritárias e a expansão do modo ferroviário, além de ciclovias e infraestrutura de apoio à população usuária (art. 17).

O diploma define a SEMOB-DF como órgão responsável pela gestão do PDTU/DF, com competência, inclusive, para estabelecer metas de curto, médio e longo prazo para os transportes

urbanos do Distrito Federal e de ligação com os municípios do entorno, com vistas à melhoria da mobilidade da população (art. 6º, inciso II).

Eventuais alterações nas redes de transporte do Distrito Federal são aceitas pelo PDTU/DF, desde que mediante análise do impacto e confirmação de sua viabilidade técnica, econômica e ambiental, demonstrado seu impacto financeiro-orçamentário sobre as contas do Distrito Federal (art. 29).

Para a implementação do PDTU/DF é previsto que serão desenvolvidas, entre outras ações, eleição das ações e intervenções a serem implementadas prioritariamente, de forma a possibilitar a instituição de instrumentos legais que permitam maior participação e interação com os demais setores do Governo e dos municípios do entorno envolvidos e a implantação de sistema permanente de planejamento das questões relativas à mobilidade, de forma integrada com os órgãos do Governo e dos municípios do entorno (art. 8º, incisos I e II).

Ainda sobre a implementação do PDTU/DF, fica definido que o Distrito Federal estabelecerá com os entes da Federação com jurisdição sob os transportes públicos coletivos de interesse da RIDE/DF, mecanismos jurídicos que deem sustentação a soluções institucionais para integrar o sistema de transporte público coletivo do Distrito Federal ao serviço rodoviário interestadual semiurbano de ligação com o Distrito Federal, assim como aos serviços internos dos municípios da mesma região (art. 30).

Por fim, destaca-se que o PDTU/DF ainda não foi objeto qualquer revisão, inclusive frente às diretrizes introduzidas pela PNMU. No entanto, a SEMOB/DF firmou, no início de 2024, com a Universidade Federal de Santa Catarina, convênio de cooperação, com o objetivo de desenvolver estudos, pesquisas e fornecimento de serviço técnico especializado de engenharia consultiva para a atualização do PDTU/DF. Além disso, em junho de 2024, foi aberta consulta pública para coletar contribuições a respeito da atualização do PDTU/DF. Contudo, não foi identificada a definição de prazo para a efetiva atualização do plano.

2.1.5.3 Plano de Desenvolvimento do Transporte Público sobre Trilhos do Distrito Federal

O Plano de Desenvolvimento do Transporte Público sobre Trilhos do Distrito Federal (PDTT/DF) foi desenvolvido entre os anos de 2015 e 2018, com o objetivo de planejar a rede pretendida para o sistema de transporte público coletivo sobre trilhos do Distrito Federal nos próximos 20 anos. Para tanto, o PDTT/DF propõe a criação de uma rede de alta capacidade e confiabilidade, composta por metrô e VLT, que configure a rede estruturante do sistema de transporte público do Distrito Federal em longo prazo.

O PDTT/DF, no entanto, visa promover a integração entre as regiões internas do Distrito Federal, de modo que não há diretrizes para a expansão e integração especificamente em relação à RIDE/DF. Contudo, existem duas propostas, no PDTT/DF, com potencial de impacto na mobilidade

urbana da RIDE/DF, quais sejam: (i) a implementação de um terminal de fronteira na BR-040, com a finalidade de oferecer uma opção de alta capacidade para a demanda do entorno sul da RIDE/DF e; (ii) a substituição do BRT das regiões de Gama e Santa Maria por um VLT com capacidade de incluir o entorno sul da RIDE/DF à rede integrada de transporte sobre trilhos do Distrito Federal.

Importa destacar, contudo, que o PDTT/DF não foi instituído formalmente a partir da sua aprovação por meio de lei, diferentemente do PDTU/DF. Portanto, o PDTT/DF é um estudo que apresenta propostas que carecem de mecanismos de garantia da sua eficácia a partir da efetiva vinculação do Poder Público.

2.1.6 Normas dos municípios da Área de Estudo

Abaixo serão analisadas as principais legislações diretamente relacionadas à mobilidade urbana em cada um dos Municípios da Área de Estudo, com destaque para leis orgânicas, planos diretores e eventuais planos de mobilidade urbana.

2.1.6.1 Novo Gama

- Lei Orgânica

A Lei Orgânica de Novo Gama, originalmente publicada em 1999, e reeditada em 30 de junho de 2022, prevê que compete ao Município organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial.

Outra disposição importante é a previsão de que cabe à Câmara Municipal, com sanção do prefeito, legislar a respeito da exploração dos serviços de transporte coletivo de passageiros e critérios para a fixação de tarifas a serem cobradas.

- Plano Diretor

Em que pese existirem indicações da existência de um plano diretor vigente em Novo Gama, não foi possível identificar o diploma por meio dos canais de consulta à legislação oficiais das autoridades municipais. No entanto, o Ministério Público do Estado de Goiás (MP-GO), disponibilizou, em setembro de 2023, informações sobre uma ação civil pública, que resultou, no âmbito do processo nº 5118903.87.2020.8.09.0160, em decisão judicial a qual proibiu o município de Novo Gama aprovar, revalidar, desmembrar ou prorrogar novos loteamentos. Uma das justificativas do MP-GO é que o plano diretor de Novo Gama é de 2006 e nunca foi revisto, em descumprimento ao disposto no art. 40º, § 3º, do Estatuto da Cidade, de modo que o diploma não reflete a realidade urbana atual do município. Ainda assim, o Município, aparentemente, não adotou medidas para revisar seu plano diretor.

- Mobilidade Urbana

O Município de Novo Gama conta com a Lei 1.946, de 16 dezembro de 2021, que cria o sistema de transporte público coletivo municipal. Um ponto importante da lei é a previsão de que a Prefeitura, obedecidos os critérios legais, poderá conceder autorização, a título precário, pelo período de até 180 (cento e oitenta) dias, renovável por igual período, ou até a conclusão de licitação para a outorga dos serviços de transporte coletivo, às empresas responsáveis pelas rotas de ônibus de Brasília e entorno do Distrito Federal.

2.1.6.2 Luziânia

- Lei Orgânica

A Lei Orgânica de Luziânia foi publicada em 05 de abril de 1990. Assim como a Lei Orgânica do Novo Gama, o diploma define que compete ao Município organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, e que cabe à Câmara Municipal, com sanção do prefeito, legislar a respeito da exploração dos serviços de transporte coletivo de passageiros e critérios para a fixação de tarifas a serem cobradas.

- Plano Diretor

O Plano Diretor de Luziânia foi instituído pela Lei nº 2.987, de 03 de outubro de 2006. O diploma não possui capítulo ou seção dedicada à mobilidade urbana ou transporte público. No entanto, são estabelecidas ações prioritárias para o desenvolvimento sociocultural do Município, entre as quais se destaca “licitar os serviços de transporte coletivo municipal”. Além disso, é uma diretriz do plano diretor definir o sistema público de transporte com vistas à integração municipal e à qualidade dos serviços prestados. Além disso, não há divulgação, pelo Município, de qualquer medida para revisar o plano diretor, conforme exigido pelo art. 40º, § 3º, do Estatuto da Cidade.

- Mobilidade Urbana

No Município de Luziânia, não foi identificada qualquer legislação diretamente relevante à mobilidade urbana.

2.1.6.3 Águas Lindas de Goiás

- Lei Orgânica

A Lei Orgânica do Município de Águas Lindas de Goiás foi publicada em dezembro de 2001. Assim como as leis orgânicas dos municípios acima mencionados, o diploma define que compete ao Município organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, e que cabe à Câmara Municipal, com sanção do prefeito, legislar a respeito da exploração dos serviços de transporte coletivo de passageiros e critérios para a fixação de tarifas a serem cobradas.

- Plano Diretor

O atual plano diretor de Águas Lindas de Goiás foi instituído em 06 de junho de 2019, por meio da Lei nº 1.184. A lei conta com uma seção dedicada à política municipal de mobilidade urbana. A seção, contudo, dedica-se somente a prever a obrigação de preservação das manchas remanescentes de vegetação nativa contíguas à malha urbana e a estabelecer algumas diretrizes, como assegurar concorrência e transparência na concessão da exploração do transporte coletivo e implantar uma rodoviária e terminal intermunicipal, que seria o ponto final dos ônibus que vêm de outros municípios, e implantar um sistema de transporte municipal.

- Mobilidade Urbana

O Município de Águas Lindas de Goiás instituiu suas diretrizes da política municipal de mobilidade urbana por meio da Lei Complementar nº 1, de 24 de fevereiro de 2016, regulamentada pela Lei nº 1.250, de 15 de abril de 2016. Ambos os normativos são robustos e constroem uma política de mobilidade urbana voltada à inclusão social, à sustentabilidade e ao desenvolvimento urbano.

Importa destacar que a política de mobilidade urbana de Águas Lindas de Goiás prevê, como diretriz, a integração entre as zonas urbanas e polos de desenvolvimento das entidades federativas da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno, RIDE/DF.

2.1.6.4 Valparaíso de Goiás

- Lei Orgânica

A Lei Orgânica de Valparaíso de Goiás foi instaurada em 05 de abril 1990. O diploma conta com pouquíssimas disposições relacionadas à mobilidade urbana. Destaca-se, de toda forma, que a lei elenca como competência do Município conceder, permitir ou autorizar os serviços de transporte coletivo.

- Plano Diretor

Em Valparaíso de Goiás, o plano diretor é instituído pela Lei Complementar nº 25, de 7 de dezembro de 2001. O diploma não conta com dispositivos relacionados à mobilidade urbana. As disposições que mais se aproximam do tema constam do capítulo destinado a reger o sistema de vias principais, que, no entanto, limita-se a indicar as principais vias do município e a estabelecer parâmetros técnicos, como recuo em relação ao limite de faixa, largura e faixa de reserva. Além disso, não há divulgação, pelo Município, de qualquer medida para revisar o plano diretor, conforme exigido pelo art. 40º, § 3º, do Estatuto da Cidade.

- Mobilidade Urbana

Valparaíso de Goiás possui um plano de mobilidade urbana, instituído por meio da Lei Complementar nº 214, de 4 de novembro de 2021. O referido plano é bem enxuto e tem por objetivos estratégicos (i) desmotivar o uso do veículo privado através de restrições de tráfego, redução de estacionamentos, e melhorias significativas nos demais modos; (ii) delimitar o polígono da área central para intervenções prioritárias; (ii) tratar o estacionamento como elemento regulador da

escolha modal, pelo condicionamento que propicia às condições de acessibilidade do transporte individual; (iv) avaliar e monitorar as alterações na dinâmica de mobilidade a partir da implantação das propostas do plano; e (v) promover a gestão continuada de trânsito e transporte por parte da secretaria municipal, garantindo que todas as políticas públicas e projetos sejam consoantes às diretrizes do plano, e prever atividades contínuas para garantir a qualidade dos serviços de transporte e a boa operação do sistema viário.

O plano de mobilidade urbana de Valparaíso de Goiás, contudo, não possui qualquer dispositivo destinado a tratar de integração com outros entes federativos ou relacionados à RIDE/DF.

2.1.6.5 Cidade Ocidental

- Lei Orgânica

A lei orgânica do Município de Cidade Ocidental foi publicada em 22 de junho de 1995. Assim como as leis orgânicas dos municípios acima mencionados, o diploma define que compete ao Município organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, e que cabe à Câmara Municipal, com sanção do prefeito, legislar a respeito da exploração dos serviços de transporte coletivo de passageiros e critérios para a fixação de tarifas a serem cobradas.

- Plano Diretor

O plano diretor de Cidade Ocidental foi instituído pela Lei nº 993, de 05 de maio de 2016. O diploma prevê a existência de um plano de mobilidade que deve, contar, entre outras previsões, com um projeto de implantação de sistema de transporte público, tendo por objetivo (i) atender as comunidades urbanas e rurais; (ii) regulamentar o sistema de transporte público coletivo, com licenciamento de veículos e empresas de transporte através de licitação; (iii) estabelecer contratos com as empresas de transporte que permitam que o poder público municipal controle a qualidade, a segurança, as linhas atendidas, os horários e o valor dos serviços; e (iv) definir linhas de transporte que atendam às comunidades rurais, inclusive as mais distantes.

No entanto, até o momento, não foi possível identificar um plano de mobilidade urbana em vigência no Município.

- Mobilidade Urbana

O Município de Cidade Ocidental tem o seu sistema de transporte coletivo municipal organizado pela Lei nº 528, de 13 de outubro de 2003. A lei não estabelece qualquer regra referente à integração com outros entes federativos ou com a RIDE/DF, de modo que se limita a organizar as operações de transporte coletivo dentro do município, especialmente no que tange a aspectos operacionais.

3 Apêndice II – Aspectos Jurídico e Regulatório

No decorrer do trabalho realizado pela assessoria jurídica, foi adotado um modelo de análise continuada, que permeia os demais produtos de forma transversal, que terá por objetivo identificar restrições e propor soluções para remover barreiras e viabilizar a implementação da Estratégia Nacional de Mobilidade Urbana.

Será produzido um quadro sintético para cada Região Metropolitana, que permitirá a análise comparativa entre as diversas RMs/RIDEs que contará com a sistematização de informações acerca do diagnóstico jurídico, delegação coordenada dos serviços, política tarifária, modelos de remuneração e bilhetagem da RM/RIDE e dos municípios relevantes no contexto da mobilidade urbana.

3.1 Urbanístico

A LC 94/1998 e o Decreto 7.469/2011 não dispõem de regras destinadas a tratar sobre aspectos urbanísticos da RIDE/DF. O COARIDE, por sua vez, também não editou normas ou deliberou sobre o tema.

No Distrito Federal, foi editada a Lei Complementar nº 854, de 16 de outubro de 2012, que implementa o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (PDOT/DF). O art. 57 do PDOT/DF determina que o desenvolvimento integrado com os municípios limítrofes dependerá do desenvolvimento de planos, programas e projetos conjuntos, firmados entre o Governo do Distrito Federal e as prefeituras, a partir de consórcios públicos, com prioridade em relação às cidades de Águas Lindas de Goiás, Novo Gama, Valparaíso de Goiás e Cidade Ocidental sobre a bacia do ribeirão Alagado.

Portanto, é importante, no que tange à integração dos municípios integrantes da RIDE/DF e ao desenvolvimento de projetos de mobilidade urbana estruturantes, que existam mecanismos de cooperação interfederativa compatíveis com os planos diretores desses municípios, inclusive para tratar de questões urbanísticas.

3.2 Institucional

Para mobilidade urbana da RIDE/DF, as instituições mais relevantes são a ANTT, ligada ao Ministério do Transportes, que é responsável pelo transporte interestadual semiurbano de passageiros, e a SEMOB-DF, que possui competências para gestão e fiscalização do sistema de transporte público no Distrito Federal. A ANTT tem sua atuação e competência regradada pela Lei 10.233/2001, enquanto a SEMOB-DF, pelo Decreto nº 39.610, de 1º de janeiro de 2019 (dispõe sobre a organização da estrutura da Administração Pública do Distrito Federal).

Ainda no que tange aos aspectos institucionais, importa mencionar que, em 16 de janeiro de 2024, foi realizada reunião na ANTT, com representantes do Governo de Goiás, do Distrito Federal e da União, no âmbito da qual foram definidas discussões para a criação de um consórcio interfederativo para a gestão do transporte semiurbano no Entorno do Distrito Federal, a serem conduzidas por um grupo de trabalho a ser constituído do Ministério dos Transportes¹¹. O grupo de trabalho é composto por representantes das seguintes entidades:

- ANTT;
- Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário;
- Subsecretaria de Parcerias do Ministério dos Transportes;
- Infra S.A.;
- Secretaria de Estado do Entorno do Distrito Federal do Governo de Goiás;
- Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal.

O referido grupo de trabalho foi instituído pela Portaria nº129¹², de 8 de fevereiro de 2024, do Ministério dos Transportes. Portanto, é esperada a evolução das discussões sobre a política tarifária e a criação de um sistema de gestão compartilhada do transporte semiurbano, por meio da formação de um consórcio.

3.3 Ambiental

De acordo com o art. 3º, parágrafo único, do Decreto Federal nº 7.469/2011, são interesses da RIDE/DF os serviços públicos comuns ao Distrito Federal, aos Estados de Goiás e de Minas Gerais e aos Municípios que a integram, relacionados, entre outros, à proteção ao meio ambiente e ao controle da poluição ambiental.

Contudo, essa disposição é a única referência ao meio ambiente nas normas que regulamentam à RIDE/DF. O COARIDE, também, não editou normas ou deliberou sobre o tema. Além disso, não parece existir qualquer tipo de articulação nesse sentido entre os entes que compõem a RIDE/DF.

Com isso em vista, a regra geral, tendo como perspectiva um licenciamento referente a projeto que envolva traçado em mais de uma unidade federativa, é o disposto no art. 7º, inciso XIV, “e”, da Lei Complementar Federal nº 140/2011, de modo que seria competência da União realizar o licenciamento.

¹¹ Disponível em: <https://goias.gov.br/governo/reuniao-define-grupo-de-trabalho-para-discutir-criacao-de-consorcio-interfederativo-para-gestao-do-transporte-no-entorno-do-df/>. Acesso em 04/07/2024.

¹² Disponível em: <https://www.in.gov.br/web/dou/-/portaria-n-129-de-8-de-fevereiro-de-2024-543192739>. Acesso em 04/07/2024.

No entanto, é possível que aspectos técnicos, operacionais e ambientais do projeto a ser desenvolvido enseje o licenciamento de modo diferente. Ou seja, não é possível definir, hipoteticamente, quem seria o ente responsável pelo licenciamento de um projeto metropolitano. Essa definição, necessariamente, implica em uma análise dos potenciais impactos ambientais e das áreas envolvidas. De todo modo, tendo em vista a relevância e centralidade do Distrito Federal, destaca-se a Lei nº 41, de 13 de setembro de 1989, que dispõe sobre a Política Ambiental do Distrito Federal.

3.4 Operacional

Para disciplinar a operação dos serviços de transporte coletivo interestadual semiurbano de passageiros, a ANTT editou a Resolução nº 5.861, de 11 de dezembro de 2019 (Resolução nº 5.861/2019).

A norma é responsável por regulamentar o conjunto dos fatores característicos da operação de transporte das linhas, o que é denominado de “esquema operacional”. Além disso, a resolução prevê regras para as modificações da prestação dos serviços. Dessa maneira, qualquer mudança nas operações de transporte interestadual semiurbano na RIDE/DF deve observar a Resolução nº 5.861/2019.

Além disso, é possível identificar, ainda que poucas, normas esparsas relacionadas a aspectos operacionais das operações de transporte municipais.

3.5 Financeiro

Em relação aos aspectos financeiros, importa destacar que, considerando ainda a ausência de orçamento próprio da RIDE/DF, o art. 9º da LC 94/1998 estabelece que os programas e projetos prioritários para a RIDE/DF, principalmente no que se refere à infraestrutura básica e geração de empregos, serão financiados com recursos: (i) de natureza orçamentária, que lhe forem destinados pela União, na forma da lei; (ii) de natureza orçamentária que lhe forem destinados pelo Distrito Federal, pelos Estados de Goiás e de Minas Gerais, e pelos Municípios abrangidos pela RIDE/DF; e (iii) de operações de crédito externas e internas.

Ademais, ainda que não prevista na LC nº 94/1998 e em seu decreto regulamentador, existe a possibilidade de se criar um fundo destinado a financiar projetos de mobilidade urbana na RIDE/DF, bem como outros arranjos, que podem envolver cooperação interfederativa.

Vale mencionar que, nos termos do art. 4º, XVIII da Lei Complementar nº 129, de 8 de janeiro de 2009, compete à SUDECO gerenciar o PEDE/DF. Nesse aspecto, embora a SUDECO tenha como uma de suas competências institucionais articular ações coordenadas, convergentes e cooperadas para a RIDE/DF, o dispositivo referido vedou a utilização de recursos próprios, bem como do Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste - FCO e do Fundo de Desenvolvimento do

Centro-Oeste - FDCO, “sob qualquer forma ou finalidade, nos Municípios situados fora do Centro-Oeste”. Assim, embora essas fontes de recursos possam, em tese, ser destinadas à RIDE/DF, não poderiam beneficiar toda a região abrangida, excluindo-se, portanto, iniciativas e investimentos que abrangem os municípios da RIDE/DF que pertencem ao Estado de Minas Gerais.

Nota-se, a partir das informações disponibilizadas na Programação do FCO de 2024, que o FCO tem sido aplicado em prol de desenvolvimento econômico dos municípios da RIDE/DF (com exceção dos localizados no Estado de Minas Gerais). Além disso, empreendimentos de mobilidade urbana são listados como uma das prioridades setoriais do FCO, apesar de não existir qualquer referência ao desenvolvimento de projetos regionais e de não ser possível identificar a efetiva aplicação de recursos em projetos de mobilidade urbana.

O FDCO segue a mesma linha do FCO. De acordo com a Resolução CONDEL/SUDECO nº 114, de 9 de novembro de 2021, entre as finalidades do FDCO está a implementação de projetos de desenvolvimento e a realização de investimentos em infraestrutura, ações e serviços públicos considerados prioritários no Plano Regional de Desenvolvimento do Centro-Oeste. No entanto, por meio das publicações do FDCO, não foi possível identificar a atuação do fundo em projetos de transporte público coletivo, em que pese o FDCO possuir forte atuação no setor de infraestrutura, especialmente na geração de energia.

No âmbito do Distrito Federal, foi criado recentemente, pela Lei nº 7.467, de 28 de fevereiro de 2024, o Fundo Distrital de Transporte Público e Mobilidade Urbana — FDTPMU, visando assegurar recursos financeiros necessários para custeio e investimento de políticas públicas que objetivem a melhoria do transporte público coletivo e da mobilidade urbana, a partir do controle, operacionalização, fiscalização, estruturação e planejamento do espaço público.

3.6 Instrumentos jurídicos ou prestações de fato relacionados às operações existentes

3.6.1 Breve descrição e análise dos contratos

3.6.1.1 Contratos celebrados pela ANTT para os serviços semiurbanos

Atualmente, conforme aludido anteriormente, para fins das outorgas dos serviços de transporte coletivo interestadual semiurbano, a ANTT acumula as funções de entidade outorgante dos serviços, entidade reguladora e agente fiscalizador.

No entanto, conforme mencionado anteriormente, a ANTT, por um curto período, havia delegado ao Distrito Federal, em 2020, competências relacionadas à gestão e à prestação do serviço público de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros entre o Distrito Federal e os municípios que compõem a RIDE/DF, por meio do Convênio de Delegação nº 1/2020. No interregno

em que o Distrito Federal assumiu a gestão dos serviços, houve a sub-rogação do contrato de permissão com a Taguatur, mediante transferência de todos os direitos e obrigações da ANTT.

Nesse aspecto, a Deliberação nº 211, de 15 de junho de 2021, da Diretoria Colegiada da ANTT, havia transferido a outorga de permissões e de autorizações, ao Distrito Federal. A deliberação consubstanciou as diversas autorizações e a permissão existentes à época.

O convênio em referência foi extinto em 14 de fevereiro de 2023, tendo a ANTT reassumido, nessa oportunidade, a gestão dos serviços semiurbanos na RIDE/DF. Assim, com a extinção do convênio, a ANTT voltou a ostentar a posição de entidade outorgante das autorizações listadas acima e do único contrato de permissão existente na RIDE/DF.

Ao lado das diversas outorgas de autorizações emitidas pela ANTT para a exploração dos serviços de transporte interestadual na região da RIDE/DF, a título precário, a ANTT possui um único contrato de permissão. Trata-se do Contrato de Permissão ANTT nº 001/2015, celebrado entre a União, por intermédio da ANTT, e a empresa permissionária Taguatur Taguatinga Transportes e Turismo Ltda (Taguatur), para a prestação de serviços de transporte rodoviário coletivo regular interestadual semiurbano de passageiros operado por ônibus do tipo urbano, conforme análise detalhada constante do Apêndice.

O referido contrato foi assinado em 22 de julho de 2015, sendo que a Taguatur prestará os serviços adjacentes ao referido contrato em quatro lotes, composto por linhas diversas, pelo prazo de 15 (quinze) anos. Tal prazo é improrrogável, nos termos da Cláusula Segunda.

A remuneração da permissionária Taguatur, conforme a Cláusula 4.2, ocorrerá mediante a cobrança de tarifa, bem como por receitas dos serviços acessórios e demais atividades geradoras de receitas extraordinárias nos termos do contrato e da regulação da ANTT. Nesse aspecto, a Cláusula décima primeira estabelece um coeficiente tarifário dos serviços objeto do contrato, de modo que o valor da tarifa máxima de referência para cada Quota de Exploração é obtido pela multiplicação do Coeficiente Tarifário pela distância de referência.

Esse levantamento e a decorrente análise está em consonância com o diagnóstico apresentado pelo Tribunal de Contas da União (TCU), que no âmbito do processo de desestatização¹³, pontuou que “o plano de outorga para permissão do TRIP semiurbano na região do DF e entorno foi malsucedido (vez que o edital 2/2014 resultou em apenas um contrato) e que muito provavelmente seu insucesso impactou de forma negativa a realização de novos certames para o serviço em outros mercados”¹⁴.

¹³ De acordo com Acórdão 543/2021 – Plenário.

¹⁴ Em 2013, a ANTT encaminhou ao TCU o Plano de Outorga do Transporte Rodoviário Semiurbano de Passageiros da Região do Distrito Federal e de seu Entorno.

Ainda, conforme o TCU, “em termos de ligações, os 48 mercados equivalem a um total de 430 linhas, das quais apenas 64 licitadas, sendo que as demais são operadas por meio de convênio de delegação de competência (2 linhas), autorização judicial (14 linhas) e autorização especial (350 linhas) (informação datada de 13/3/2020)”.

3.6.1.2 Contratos celebrados pelo Distrito Federal

Para a prestação dos serviços de ônibus, o Distrito Federal conta com 5 (cinco) concessões e 1 (um) contrato de adesão celebrado com uma cooperativa.

Por meio dos cinco contratos de concessão, o Distrito Federal, por intermédio da SEMOB-DF, delegou, sob regime de concessão, a “prestação e exploração de serviço básico rodoviário, por meio de veículos de transporte coletivo de passageiros”. Consta do Apêndice 10.2, no Tomo 2, análise detalhada dos referidos contratos.

Os referidos contratos consistem em lotes diferentes, todos resultantes da Concorrência Pública nº 01/2011-ST. Nesse aspecto, os contratos são semelhantes em seus termos, e foram celebrados em datas próximas, sendo que todos foram assinados entre o final de 2012 e a metade de 2013, tendo como prazo inicial o período de 10 (dez) anos.

No entanto, foram assinados termos aditivos para todas as concessões mencionadas, que prorrogaram o prazo de vigência original em 10 (dez) anos, tendo como condição resolutive “o decurso do prazo de 01 (um) ano do trânsito em julgado da Decisão Judicial que anulou o certame que deu origem aos referidos contratos - a saber, a ACP Ação Popular nº 2013.01.1.092892-0 (ACP), em consonância com o efeito suspensivo atribuído pelo Tribunal de Justiça do Distrito Federal (TJDFT) no Acórdão que modulou seus efeitos, ratificado no AI nº 0718541-05.2022.8.07.000”. Em resumo, no âmbito da ACP, o TJDF decidiu por anular a licitação que deu origem aos respectivos contratos de concessão, o que importaria, portanto, a anulação dos próprios contratos. Ato contínuo, em sede de embargos, o TJDF modulou os efeitos do acórdão e da sentença para 365 dias a partir do trânsito em julgado da demanda. Em 2020, uma das concessionárias ajuizou recurso especial (REsp nº 1903870 / DF). Em 03 de setembro de 2024, foi indicada a realização do julgamento pela 2ª Turma do STJ, pendente, ainda, no entanto, a lavratura do acórdão pelo Ministro Teodoro Silva Santos.

De todo modo, de acordo com os aditivos, as concessionárias assumiram o risco da prorrogação dos contratos sob a referida condição resolutive. Assim, viabilizou-se a manutenção dos contratos de ônibus e da execução dos serviços adjacentes, condicionados, no entanto, ao resultado dos processos.

A remuneração das concessionárias corresponde ao valor de sua tarifa técnica, isto é, o valor, por passageiro pagante transportado, constante da proposta financeira da Concessionária, devidamente atualizado, multiplicado pelo número de passageiros pagantes transportados.

O Contrato de Adesão nº 006/2008, por sua vez, decorreu da Concorrência EC nº 001/2007-ST, tendo sido firmado entre a SEMOB-DF e a Cooperativa Brasiliense de Transportes Autônomos Escolares, Turismo e Especiais do Distrito Federal (COOBATAETE), a título precário, sob regime de permissão, “a outorga permissiva destinada à operação do serviço básico do sistema de transporte público coletivo, através da frota representada por 01 (um) lote de 31 (trinta e um) microônibus”. Posteriormente, essa frota teve um acréscimo com a assinatura do terceiro termo aditivo, que incluiu 3 (três) veículos adicionais, mediante pagamento de outorga por parte da COOBATAETE.

Referido Contrato de Adesão foi firmado inicialmente em 22 de fevereiro de 2008, com prazo original de 10 (dez) anos, tendo sido prorrogado por mais 10 (dez) anos, para vigor até 28 de fevereiro de 2028, conforme primeiro termo aditivo.

A remuneração da COOBATAETE se dá por meio de receitas operacionais, advindas do recebimento em espécie e do resgate de créditos de viagem registrados e de receitas não operacionais, decorrentes de exploração de publicidade nos veículos e de outras que lhes forem destinadas.

Tendo em vista os respectivos regimes de exploração, não há a constituição de garantias públicas no âmbito dos contratos do Distrito Federal analisados.

3.6.1.3 Contratos celebrados pelos Municípios da Área de Estudo

O único contrato relativo à operação de transporte coletivo de passageiros disponível em meios de acesso público foi o Contrato de Nova Gama. Não identificamos os demais contratos relativos à delegação de transporte coletivo nos demais Municípios da Área de Estudo.

O Contrato nº 58/2023, resultante da Chamada Pública nº 002/2023, foi celebrado em 21 de agosto de 2023, entre o município de Nova Gama e a autorizatária Lidertrans, tendo por objeto a prestação de serviços e exploração de linhas de transporte público coletivo municipal urbano e rural de passageiros municipal. Essa outorga teve natureza de autorização, com prazo de 1 (um) ano, prorrogável por igual período.

Dentre as obrigações da autorizatária está a de disponibilizar a bilhetagem eletrônica. O contrato somente prevê o valor de cada passagem ofertada pela autorizatária, qual seja R\$ 3,75 (três reais e setenta e cinco centavos), que serão pagos diretamente à autorizatárias, pelos usuários.

3.7 Diagnóstico jurídico das operações existentes que podem impactar o sistema de transporte de média e alta capacidade na RIDE/DF

3.7.1 Operações nos Municípios e trajetos envolvidos

3.7.1.1 Operações interestaduais da RIDE/DF

Segundo dados de 2021¹⁵, há atualmente diversas linhas de transporte público coletivo interestadual de passageiros sob regime de autorização especial da ANTT (ou autorização judicial). Essas linhas de ônibus interestadual têm origem em municípios de Goiás (como Luziânia, Novo Gama, Formosa, Planaltina, Novo Gama, Águas Lindas de Goiás, Girassol, Mansões Marajó, Pedregal, Cidade Eclética, Santo Antonio do Descoberto, Cidade Ocidental, Monte Alto, Valparaíso de Goiás, Cidade Ocidental) com destino ao Distrito Federal (para localidades como Brasília, Santa Maria, Taguatinga, Gama, Ceilândia, Guará e Núcleo Bandeirantes).

Adicionalmente, os serviços de ônibus na região da RIDE/DF também são prestados sob regime de permissão. Apesar de um único operador ser o titular da permissão desses serviços, conforme detalhado nos itens abaixo do Relatório, as linhas sob responsabilidade desse operador são divididas em 4 (quatro) lotes, com determinadas quotas de exploração por lote, conforme descrito a seguir:

Tabela 1: Lote 1

Quota	Origem	UF Origem	Nome de Referência do Destino	UF Destino
7	Cidade Ocidental	GO	Taguatinga	DF
11	Formosa	GO	Planaltina	DF
14	Jardim Ingá	GO	Taguatinga	DF
17	Luziânia	GO	Taguatinga	DF
21	Planaltina de Goiás	GO	Brasília	DF
22	Planaltina de Goiás	GO	Sobradinho	DF
23	Planaltina de Goiás	GO	Planaltina	DF
24	Santo Antônio do Descoberto	GO	Brasília	DF
25	Santo Antônio do Descoberto	GO	Taguatinga	DF
28	Valparaíso de Goiás	GO	Taguatinga	DF

Fonte: Contrato de Permissão nº 001/2015, entre ANTT e Taguatur

Tabela 2: Lote 2

Quota	Origem	UF Origem	Nome de Referência do Destino	UF Destino
7	Cidade Ocidental	GO	Taguatinga	DF
11	Formosa	GO	Planaltina	DF
14	Jardim Ingá	GO	Taguatinga	DF
17	Luziânia	GO	Taguatinga	DF
21	Planaltina de Goiás	GO	Brasília	DF

¹⁵ <https://www.semob.df.gov.br/transporte-semiurbano-2/>

22	Planaltina de Goiás	GO	Sobradinho	DF
23	Planaltina de Goiás	GO	Planaltina	DF
24	Santo Antônio do Descoberto	GO	Brasília	DF
25	Santo Antônio do Descoberto	GO	Taguatinga	DF
28	Valparaíso de Goiás	GO	Taguatinga	DF
16	Luziânia	GO	Gama	DF
26	Valparaíso de Goiás	GO	Brasília	DF
27	Valparaíso de Goiás	GO	Gama	DF
29	Jardim ABC (Cidade Ocidental)	GO	Brasília	DF
30	Jardim ABC (Cidade Ocidental)	GO	Gama	DF

Fonte: Contrato de Permissão nº 001/2015, entre ANTT e Taguatur

Tabela 3: Lote 3

Quota	Origem	UF Origem	Nome de Referência do Destino	UF Destino
1	Águas Lindas de Goiás	GO	Brasília	DF
4	Águas Lindas de Goiás	GO	Brazlândia	DF
18	Novo Gama	GO	Brasília	DF
31	Monte Alto (Padre Bernardo)	GO	Brasília	DF
32	Monte Alto (Padre Bernardo)	GO	Brazlândia	DF
33	Monte Alto (Padre Bernardo)	GO	Taguatinga	DF

Fonte: Contrato de Permissão nº 001/2015, entre ANTT e Taguatur

Tabela 4: Lote 4

Quota	Origem	UF Origem	Nome de Referência do Destino	UF Destino
2	Águas Lindas de Goiás	GO	Taguatinga	DF
3	Águas Lindas de Goiás	GO	Ceilândia	DF
8	Girassol (Cocalzinho de Goiás)	GO	Brasília	DF
9	Girassol (Cocalzinho de Goiás)	GO	Taguatinga	DF
10	Mansões Marajó (Cristalina)	GO	Brasília	DF
19	Novo Gama	GO	Taguatinga	DF
20	Novo Gama	GO	Gama	DF

Fonte: Contrato de Permissão nº 001/2015, entre ANTT e Taguatur

Além disso, vale mencionar que há projeto, em fase de estudo, para a implantação de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) que ligará Brasília a Luziânia (Goiás). Destaca-se que a Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco) publicou recentemente o edital de licitação para a contratação da empresa encarregada de conduzir o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto, sob sua responsabilidade¹⁶.

3.7.1.2 Operações concentradas no Distrito Federal

O Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF) é operado em duas categorias ou modos: rodoviário e metroviário.

¹⁶ <https://www.gov.br/cidades/pt-br/assuntos/noticias-1/aviso-de-pauta-camara-dos-deputados-debate-implantacao-de-vlt-entre-brasilia-e-luziania>

No que se refere ao modo rodoviário, são operados os serviços básicos (por empresas concessionárias e uma cooperativa) e complementar (rural e executivo), conforme maior detalhamento apresentado abaixo. As 5 (cinco) concessionárias responsáveis pelos serviços básicos têm sua operação dos ônibus dividida em cinco bacias, a saber:

Tabela 5: Áreas atendidas pelas concessionárias de ônibus no Distrito Federal

Bacia	Concessionária	Área atendida
Bacia 1	Viação Piracicabana	Brasília, Cruzeiro, Lago Norte, Varjão, Sobradinho e Planaltina
Bacia 2	Viação Pioneira	Paranoá, Itapoã, São Sebastião, Jardim Botânico, Gama, Santa Maria, Park Way (EPIA) e Candangolândia
Bacia 3	Urbi Mobilidade Urbana	Núcleo Bandeirante, Riacho Fundo I e II, Recanto das Emas e Samambaia
Bacia 4	Viação Marechal	Guará, Park Way (Arniqueiras), Águas Claras, Taguatinga (ao sul da Hélio Prates) e Ceilândia
Bacia 5	Expresso São José	SAI, SAAN, SOF Norte, Estrutural, Vicente Pires, Taguatinga (ao norte da Hélio Prates – M Norte), Ceilândia Norte e Brazlândia

Fonte: Elaboração própria

Além disso, importa destacar que as concessionárias das Bacias 3,4 e 5 também são responsáveis pela operação de ônibus articulados no corredor BRT Oeste, enquanto a concessionária da Bacia 2 opera ônibus articulados no corredor BRT Sul. As operações de BRT não são decorrentes de contratos específicos. Essas operações correspondem, na verdade, a linhas específicas dos contratos de concessão celebrados no âmbito da licitação dos serviços básicos.

Adicionalmente, o modo rodoviário também é executado (i) pela Sociedade de Transporte Coletivo de Brasília (TCB)¹⁷, empresa pública distrital, que opera os serviços de ônibus convencional no Plano Piloto¹⁸, bem como algumas linhas rurais e no serviço executivo¹⁹; e pela (ii) Cooperativa Brasiliense de Transportes Autônomos, Escolares, Turismo e Especiais do Distrito Federal - Coobrataete, responsável por linhas alimentadoras e que operam nas cidades satélites, sob regime de permissão.

¹⁷ A Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília LTDA. – TCB, constituída pela comissão organizadora designada pelo decreto n° 45, de 20 de abril de 1961, é uma empresa pública de direito privado, instituída sob a forma de sociedade por cotas de responsabilidade limitada, regida pela lei n° 6.404, de 15 de dezembro de 1976, pela lei federal n° 13.303, de 30 de junho de 2016, pelo decreto distrital n° 37.967, de 20 de janeiro de 2017, por legislação complementar no que lhe for aplicável e pelo presente estatuto.

¹⁸ Disponíveis em: <https://tcb.df.gov.br/linhas-convencionais/>

¹⁹ Além disso, a TCB é responsável pela prestação, gestão e operação, direta ou indiretamente, do Serviço de Transporte Complementar Escolar do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STCE do STPC/DF, nos termos do Decreto n° 40.385, de 13 de janeiro de 2020, e pela gestão do Serviço Complementar do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, o Serviço de Transporte Público Complementar à Pessoa com Deficiência e à Pessoa Idosa – STPCDI, denominado DF Acessível, nos termos do Decreto n° 42.524, de 22 de setembro de 2021.

Os serviços de transporte sob trilhos no Distrito Federal são prestados pela Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (Metrô-DF)²⁰.

Vale notar que há integração entre os modos rodoviário e metroferroviário. A esse respeito, algumas linhas rodoviárias são integradas às linhas operadas pelo Metrô-DF, por meio de microônibus e pela TCB, sendo que se aplica a integração tarifária, conforme detalhado abaixo.

A par das operações de transporte vigentes, há projetos, em fase de estudos ou aprovação administrativa, para a delegação da prestação dos serviços sob pneus e trilhos por meio de concessões e parcerias público-privadas. Vale citar, por exemplo, alguns projetos que se encontram sob estruturação ou sob o escrutínio do Tribunal de Contas do Distrito Federal (TCE/DF), como condição prévia à licitação. Vejamos:

- VLT via W3: concessão patrocinada para a implantação e prestação de serviço público de transporte urbano coletivo por meio de Veículo Leve Sobre Trilhos – VLT, compreendendo a implantação e manutenção de via permanente e estações ao longo de toda Avenida W3 e posterior ligação com o Aeroporto Internacional de Brasília;
- Concessão do Metrô-DF: Concessão patrocinada para a gestão, operação e manutenção dos serviços de transporte metroviário do Distrito Federal; e
- BRT Oeste e Sul: concessão (sob modelo jurídico a ser definido) para a conclusão da construção, manutenção e gestão dos sistemas de BRT Oeste e Sul, bem como da modernização e gestão do Terminal Asa Sul (TAS).

3.7.1.3 Operações concentradas nos principais municípios

Em relação à operação, entende-se que os Luziânia, Novo Gama, Águas Lindas, Cidade Ocidental e Valparaíso de Goiás são os municípios da Área de Estudo, de modo que, em comum acordo com a consultoria de engenharia, entendemos que apenas esses serão considerados nesse ponto.

No município de Novo Gama²¹, o Sistema Municipal de Transporte Coletivo e Alternativo de passageiros abrange atualmente 12 (doze) linhas, atendendo as localidades descritas abaixo:

- Pedregal – Novo Gama – Lago Azul (Via America Do Sul /Alvorada);
- Pedregal–Novo Gama-Lago Azul (Via Lunabel);
- Pedregal – Novo Gama – Lago Azul (Santa Luzia / Res.Brasília);

²⁰ O METRÔ-DF é uma Empresa Pública de Direito Privado, sob a forma de sociedade de ações, instituída pelo Artigo 1º da Lei GDF n.º 513, de 28 de julho de 1993, vinculada à Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade, regida pela Lei Federal n.º 6.404/1976, e integra a Administração Indireta do Distrito Federal na forma do Artigo 3º, inciso II e parágrafos da Lei Federal n.º 4.545, de 10 de dezembro de 1964, tendo as competências de planejar, projetar, construir, operar e manter o sistema de transporte público coletivo sobre trilhos do Distrito Federal, assim como explorar comercialmente marcas, patentes, tecnologia, aluguéis de imóveis, propaganda e publicidade, serviços técnicos especializados vinculados ou decorrentes de sua atividade produtiva, além de organizar, fiscalizar, administrar e explorar as áreas lindeiras às vias metroviárias, absorvendo os recursos provenientes de atividades comerciais e imobiliárias nelas desenvolvidas.

²¹ De acordo com informações constantes do Edital de Chamamento Público n. 002/2023 e do decorrente Contrato para a execução, prestação de serviços e exploração de linhas do transporte público coletivo municipal urbano e rural de passageiros no Município de Novo Gama.

- Pedregal – Novo Gama – Lago Azul (Residencial Paraíso);
- Vale Das Andorinhas / Chácaras Araguaia (Zona Rural);
- Pedregal – Novo Gama – Residencial Grande Vale / Negreiros;
- Greenville - Pedregal – Novo Gama – Lago Azul (Linha Experimental);
- Pedregal – Novo Gama – Lago Azul;
- Pedregal – Novo Gama – Lago Azul (Grande Circular);
- Novo Gama – América Do Sul;
- Novo Gama – Residencial Alvorada;
- Pedregal – Residencial Paraiso.

Em relação ao município de Águas Lindas de Goiás, mediante consulta a edital de licitação para a realização de serviços relacionados à frota de ônibus e à bilhetagem²², identificamos a referência às linhas abaixo:

Tabela 6: Linhas de ônibus - Águas Lindas de Goiás

Linha	Extensão (km)	Tempo de Ciclo (min)	Viagens/dia (útil)	Distância Anual Percorrida (km)	Frota	Percurso Médio Anual (km/veículo)
Cidade do Entorno*	27,40 / 40,24	110 / 161	24 / 6	280.500,48	5	56.100,10
Coimbra	27,70	111	32	276.575,99	4	69.144,00
Jardim Barragem VI	11,55	47	20	72.051,16	2	36.025,58
Morada da Serra	30,03	121	22	206.104,80	5	41.220,96
Águas Bonitas	20,84	84	22	143.067,37	3	47.689,12
Royal Parque	34,50	139	26	279.892,49	5	55.978,50
Santa Lúcia	31,76	128	33	326.996,78	5	65.399,36
Total			155	1.585.189,07	29	54.661,69

Fonte: [Concorrência Pública N°002/2019, Edital Licitatório N°002/2019, Processo Administrativo N°2019022846](#)

No entanto, não foi possível confirmar, através da consulta a informações públicas, se o referido edital do município de Águas Lindas de Goiás resultou na assinatura de um contrato, e se as linhas permanecem as mesmas no que se refere a quantidade e itinerários.

Adicionalmente, não foram encontradas informações sobre a operação dos serviços de transporte coletivo de passageiros a nível municipal nos municípios de Cidade Ocidental, Luziânia e Valparaíso de Goiás.

²² Disponível em: <https://aguaslindasdegoias.go.gov.br/wp-content/uploads/2022/05/Edital-1.pdf>. Acesso em 30.06.2024.

3.8 Legislação, arranjos e instrumentos relevantes à compreensão das operações existentes

3.8.1 Normas aplicáveis à RIDE/DF

O Sistema de Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros (STRIP)²³ é marcado pela assimetria regulatória, tendo sido palco de discussões jurídicas relevantes. Como dissemos anteriormente, à luz da Lei 10.233/2001, esse conjunto de serviços compõe a esfera de atuação da ANTT, que, portanto, exerce as funções de agência reguladora em relação a eles, bem como assume a função de entidade outorgante dos serviços.

O Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998 (Decreto 2.521/1998), que dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, revelou um esforço inicial no sentido de definir os regimes de exploração do transporte rodoviário interestadual de passageiros.

Em primeiro lugar, de acordo com o decreto em questão, o serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros consiste em serviço de transporte que “atende mercados com origem e destino em Estados distintos, ou entre Estados e o Distrito Federal” (art. 3º, XXV). Por sua vez, o serviço de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros é definido como “serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Unidades Federativas que possuam características de transporte urbano” (art. 3º xxvi). Outra definição relevante é a de serviço regular, tido como “aquele delegado para execução de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros entre dois pontos terminais, aberto ao público em geral, com tarifas estabelecidas e com esquema operacional aprovado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT” (art. 3º, xxxvii).

Em relação exclusivamente ao transporte interestadual, o art. 6º, I do Decreto 2.521/1998 especifica que o transporte rodoviário de passageiros interestadual deve ser delegado através de permissão, sempre precedida de licitação, enquanto o inciso II do mesmo artigo indica que a autorização é o instrumento jurídico cabível para (i) prestação de serviços em caráter emergencial, (ii) transporte rodoviário interestadual de passageiros, sob regime de fretamento contínuo e (ii) transporte rodoviário interestadual de passageiros, sob regime de fretamento eventual ou turístico.

A Lei 10.233/2001, conforme alterada pelas Leis 14.298/2022 e 12.996/2014, estabelece que (i) a outorga do transporte semiurbano deve se submeter ao regime de permissão (art. 13, IV, “a”), enquanto a (ii) prestação (a) não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros

²³ Pelo Decreto 2521 de 20/03/1998, que dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização do STRIP, fica definido que o Sistema de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros é o conjunto representado pelas transportadoras, instalações e serviços pertinentes ao transporte interestadual e internacional de passageiros.

ou (b) regular (desde que desvinculada da exploração de infraestrutura) pode ser delegado à iniciativa privada através de autorização (cf. art. 13, V, “a” e “e”). Vejamos:

“Art. 13. Ressalvado o disposto em legislação específica, as outorgas a que se refere o inciso I do caput do art. 12 serão realizadas sob a forma de:

IV - permissão, quando se tratar de:

a) prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual semiurbano de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura; (...)

V - autorização, quando se tratar de:

a) prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, vedada a venda de bilhete de passagem; (...)

e) prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual e internacional de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura.”

Segundo a disciplina do Decreto 2.521/1998, à luz da Constituição Federal e da Lei 8.987/1995 (Lei Federal de Concessões), a permissão consiste na “delegação, a título precário, mediante licitação, da prestação do serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, feita pela União à pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco, por prazo determinado”. O art. 7º do Decreto 2.521/1998 aduz que as permissões não têm caráter de exclusividade e devem ser formalizadas mediante contrato de adesão.

Já a autorização diz respeito à “delegação ocasional, por prazo limitado ou viagem certa, para prestação de serviços de transporte em caráter emergencial ou especial”, a ser formalizada mediante termo de autorização, no qual fica caracterizada a forma e o período de prestação dos serviços (parágrafo único do art. 7º do Decreto 2.521/1998).

A Lei 10.233/2001 e o Decreto 2.521/1998 dispõem sobre as principais regras aplicáveis às licitações e contratos de permissão, conforme, respectivamente, seus artigos 38 e 39, e seus artigos 15 a 20.

Em relação à autorização, o art. 43 a Lei 10.233/2001 estabeleceu que (i) independe de licitação; (ii) é exercida em liberdade de preços dos serviços, tarifas e fretes, e em ambiente de livre e aberta competição; (iii) não prevê prazo de vigência ou termo final, extinguindo-se pela sua plena eficácia, por renúncia, anulação ou cassação. Além disso, as principais regras aplicáveis ao termo de autorização foram dispostas no art. 44 da Lei 10.233/2001.

Com a edição da Lei 12.996/2014, ficou expressamente reconhecido o regime de outorga dos serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros desvinculado da exploração de

infraestrutura através de autorização. Nada obstante, na prática, a ANTT já realizava a outorga, através de autorização especial, de serviços de transporte interestadual, com base no art. 49 da Lei 10.233/2001, para a qual é facultado à ANTT “autorizar a prestação de serviços de transporte sujeitos a outras formas de outorga, em caráter especial e de emergência”.

Com efeito, antes da edição da lei mencionada acima, o art. 49 da Lei 10.233/2001 já facultava à ANTT autorizar a prestação de serviços de transporte sujeitos a outras formas de outorga, em caráter especial e de emergência (Autorização Especial). Nesse caso, em sendo por emergência, a outorga vigorará por prazo máximo e improrrogável de cento e oitenta dias, sendo que, em qualquer hipótese, a Autorização Especial não gera direitos para continuidade da prestação dos serviços, não se aplicando, ainda, a liberdade de preços, sujeitando-se a empresa autorizada, ao regime de preços estabelecido pela ANTT para as demais outorgas.

Com base na autorização para serviços não regulares, a ANTT editou a Resolução nº 2.869, de 4 de setembro de 2008 (Resolução ANTT 2.869/2008), que estabelece o regime de Autorização Especial para a prestação dos serviços regulares de transporte rodoviário internacional de passageiros e dos serviços interestaduais com extensão igual ou inferior a 75 km. Por meio dessa resolução, a ANTT autorizou as empresas prestadoras dos serviços de transporte regular rodoviário interestadual semiurbano de passageiros, a operar esses serviços, em caráter precário, no regime de Autorização Especial, até que, por meio de processo licitatório, fossem celebrados os contratos de permissão e iniciada a efetiva operação dos serviços que sucedessem os serviços ali autorizados.

Nos termos da Resolução ANTT 2.869/2008, as empresas autorizadas deveriam observar o regime tarifário, quadro de tarifa, percurso, esquema operacional e quadro de horários aplicáveis aos serviços na data de publicação desta Resolução admitida alterações conforme resoluções da ANTT.

Posteriormente, a Resolução nº 5.843, de 23 de abril de 2019, prorrogou as Autorizações Especiais para a prestação dos serviços de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros até que, por meio de processo licitatório, fossem celebrados os contratos de permissão e iniciada a efetiva operação dos serviços que sucedessem os serviços ali autorizados.

A partir de 2022, com a edição da Lei 14.298/2022, a autorização dos serviços de transporte rodoviários interestaduais ganhou novos contornos na legislação, permitindo-se a utilização do regime de autorização para serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, salvo no caso de inviabilidade técnica, operacional e econômica. Lei 14.298/2022 incluiu a seguinte previsão na Lei 10.233/2001:

“Art. 47-A. Em função das características de cada mercado, a ANTT poderá estabelecer condições específicas para a outorga de autorização para o serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros”.

Com isso, esses serviços puderam passar ao regime de liberdade de preços. Ficou reforçada a possibilidade de existirem ilimitadas autorizações para o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, salvo no caso de inviabilidade técnica, operacional e econômica. Nesse aspecto, o § 1º do art. 47-A estabeleceu que o Poder Executivo definirá os critérios de inviabilidade de que trata o caput deste artigo, que servirão de subsídio para estabelecer critérios objetivos para a autorização dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Além disso, em respeito aos princípios da Administração, embora dispensada a licitação para a delegação por meio de autorização dos serviços de transporte interestaduais, a lei dispôs que “a ANTT poderá realizar processo seletivo público para outorga da autorização, observados os princípios da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da publicidade e da eficiência, na forma do regulamento” (§ 2º do art. 47-B). Nesse aspecto, o § 3º do art. 49-A previu que a outorga de autorização deverá considerar, sem prejuízo dos demais requisitos estabelecidos em lei, a exigência de comprovação, por parte do operador de: (i) requisitos relacionados à acessibilidade, à segurança e à capacidade técnica, operacional e econômica da empresa, de forma proporcional à especificação do serviço, conforme regulamentação do Poder Executivo; e (ii) capital social mínimo de R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais).

Importa mencionar que o Plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) julgou, em 2023, a possibilidade de os serviços interestaduais e internacionais de transporte terrestre coletivo de passageiros mediante simples autorização, sem a prévia realização de procedimento licitatório, durante a análise das Ações Diretas de Inconstitucionalidade (ADIs) 5549 e 6270, que questionavam dispositivos da Lei 12.996/2014. No âmbito das citadas ADIs, o STF entendeu pela constitucionalidade das autorizações para os serviços interestaduais e internacionais de transporte terrestre coletivo de passageiros, devendo ser atendidas as formalidades previstas pela Lei 14.298/2022, bem como atendidas as determinações do Tribunal de Contas da União (TCU) a respeito da matéria.

Nesse ponto, vale mencionar o Acórdão 543/2021 – Plenário, exarado pelo TCU no âmbito de Processo de Desestatização, para acompanhar outorgas dos serviços de transportes rodoviários semiurbano interestadual de passageiros da região do Distrito Federal e Entorno (Processo TCU ou Processo 025.089/2013-7).

No bojo das determinações e recomendações apresentadas pelo TCU à ANTT, anteriormente no âmbito do mesmo processo, o TCU entendeu cumprida, dentre outras, a recomendação de que a ANTT “desenvolva metodologia - ou, alternativamente, adote ou adapte metodologia já existente - visando à definição de critérios para classificar e reclassificar serviços de transporte rodoviário de passageiros em "semiurbanos", de "longa distância" etc., atentando para as peculiaridades de cada

tipo de serviço, de forma que as tarifas resultantes da referida classificação possam ser consideradas otimizadas”. Por outro lado, o TCU considerou não cumprida e reforçou a determinação à ANTT no sentido de que apresente “plano de ação contemplando estudos, medidas e prazos que julgar adequados para que se realize a integração dos serviços de transporte urbano do Distrito Federal e dos municípios do Entorno com o TRIP semiurbano, com fulcro no que estabelece o art. 22, § 2º, da Lei 10.233/2001, que lhe atribui a competência para harmonizar sua esfera de atuação com a de órgãos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios encarregados do gerenciamento de seus sistemas viários e das operações de transporte intermunicipal e urbano”.

Considerando as alterações do regime da Lei 10.233/2001 e o respaldo do STF, bem como à luz das recomendações do Processo TCU, a ANTT editou a Resolução nº 6.033, de 21 de dezembro de 2023 (Resolução ANTT 6.033/2023), que dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, sob o regime de autorização.

A Resolução ANTT 6.033/2023 definiu o serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros como sendo “a atividade de transporte, disponível para acesso do público em geral, mediante venda individualizada de bilhete de passagem e executada por meio de viagens entre municípios de Unidades da Federação distintas”. Além disso, a autorização desses serviços passou a ser tida como a delegação para prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, sem caráter de exclusividade, exercido em liberdade de preços, em ambiente de livre e aberta competição, por conta e risco da autorizatária, formalizada por meio de Termo de Autorização (TAR).

Vale notar que a Resolução ANTT 6.033/2023 previu procedimentos para a solicitação de TAR, por parte de interessados, e reforçou que a autorizatária será remunerada mediante preço pago pelo bilhete de passagem e pela comercialização de serviços acessórios prestados simultaneamente ao serviço de transporte, com liberdade para fixar o preço a ser pago pelos serviços²⁴.

Outras normas da ANTT já regulavam o setor de maneira genérica, tais como Resolução nº 4.130, de 3 de julho de 2013, que dispõe sobre as características, especificações e padrões técnicos a serem observados nos ônibus utilizados na operação dos serviços regulares de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional semiurbano de passageiros; e a Resolução nº 5.861, de 11 de dezembro de 2019, que dispõe sobre a regulamentação do Esquema Operacional de

²⁴ Adicionalmente, conforme o art. 133 da Resolução ANTT 6.033/2023, ao preço do serviço poderá ser acrescida taxa de embarque, eventualmente cobrada pela instalação utilizada como ponto de embarque dos passageiros.

Serviço e as regras para modificação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual semiurbano de passageiros e dá outras providências.

Em contraposição à liberdade de preços aplicável à autorização dos serviços regulares de transporte coletivo interestadual, as tarifas cobradas pelos permissionários submetem-se aos parâmetros legais e regulatórios aplicáveis. Nesse tocante, o art. 27 do Decreto 2.521/1998 dispõe que “a tarifa a ser cobrada pela prestação dos serviços destina-se a remunerar, de maneira adequada, o custo do transporte oferecido em regime de eficiência e os investimentos necessários à sua execução, e bem assim a possibilitar a manutenção do padrão de qualidade exigido da transportadora”. Segundo os parágrafos do mesmo artigo, cabe à ANTT (i) elaborar estudos técnicos, necessários à aferição dos custos da prestação e da manutenção da qualidade dos serviços, relativos a cada ligação, observadas as respectivas características e peculiaridades específicas; e (ii) estabelecer critérios, a metodologia e a planilha para o levantamento do custo da prestação dos serviços

Além disso, ficou estabelecido que a tarifa contratual será preservada pelas regras de revisão e reajuste previstas nas normas aplicáveis, sendo vedado o estabelecimento de privilégios tarifários que beneficiem segmentos específicos de usuários, exceto no cumprimento de lei. Ademais, o decreto dispõe sobre a revisão tarifária sempre que: “a) ressaltados os Impostos sobre a Renda, forem criados, alterados ou extintos tributos ou encargos legais, ou sobrevierem disposições legais, após a data de apresentação da proposta, de comprovada repercussão na tarifa constante do contrato; b) houver modificação do contrato, que altere os encargos da transportadora”.

Em relação aos serviços de transporte público ferroviário interestadual, a ordem jurídica recentemente estabeleceu disciplina legislativa mais abrangente. A esse respeito, a Lei 14.273, de 23 de dezembro de 2021 (Lei das Ferrovias) limita-se a dispor que o regime de autorização para exploração de ferrovias por operadora ferroviária requerente ou selecionada mediante chamamento público deve ser formalizado por meio de contrato por prazo determinado e pode abranger tanto a realização de operações de transporte de cargas e de passageiros (arts. 19 e 20).

Para complementar o disposto na Lei das Ferrovias, o Ministério dos Transporte elaborou proposta de Decreto, que institui, no âmbito da União, a Política do Transporte Ferroviário de Passageiros – PTFP, cuja consulta pública encerrou-se em janeiro de 2024²⁵.

Adicionalmente, a ANTT emitiu a Resolução nº 5.974, de 21 de março de 2022, que dispõe sobre o Transporte Ferroviário de Passageiros regulado pela ANTT.

²⁵ Disponível em: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/politica-do-transporte-ferroviario-de-passageiros-ptfp>. Acesso em 01/07/2024/

3.8.2 Normas distritais

A Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007 (Lei 4.011/2007), dispõe sobre os serviços de transporte público coletivo integrantes do Sistema de Transporte do Distrito Federal. Nos termos dessa lei, os serviços de transporte público coletivo no Distrito Federal classificam-se em básico e complementar. O serviço básico compreende linhas dos modos metroviário e rodoviário, que poderão operar mediante integração física, tarifária e operacional, e que visem proporcionar aos cidadãos o acesso universal, seguro e equânime ao espaço urbano. Já o serviço complementar compreende linhas do modo rodoviário com características diferenciadas do serviço básico, que visem atender segmentos específicos de usuários. São objeto desse estudo as atividades atinentes aos Serviços Básicos.

Nos termos do art. 6º do mesmo diploma legal, “as modalidades metroviária e rodoviária serão operadas, direta ou indiretamente, pelo Distrito Federal e serão alocadas de forma a promover a oferta adequada aos níveis de demanda, com tecnologia veicular e preços de passagem compatíveis com o objetivo do serviço”.

Os serviços de transporte público coletivo do Distrito Federal e outros a eles vinculados, quando prestados diretamente, são assumidos pela Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Limitada (TCB), conforme Decreto nº 30.584, de 16 de julho de 2009 (Decreto 30.584/2009), que aprova o Regulamento do STPC/DF

Conforme os §§ 1º e 2º do art. 6º da Lei 4.011/2007, “o modo rodoviário será operado por pessoas jurídicas, públicas e privadas, e por autônomos”; e “o modo metroviário será operado pela Companhia do Metropolitano do Distrito Federal — Metrô-DF”. Entende-se, portanto, que em um cenário de delegação à prestação privada, a SEMOB-DF e o Metrô-DF, respectivamente, poderiam figurar como órgãos representantes do poder concedente para as concessões e permissões de transporte coletivo rodoviário e metroviário, tendo em vista as competências de gestão atribuídas a esses órgãos.

A lei estabelece o prazo máximo da delegação para operação dos serviços de até 10 (dez) anos, contados da assinatura dos respectivos contratos, podendo ser prorrogado uma única vez, por igual período, devidamente justificado pelo poder público. Tal limite não se aplica, no entanto, à modalidade ferroviária, cuja delegação segue disciplina específica adequada às suas características de implantação e operação.

Nos termos do Decreto 30.584/2009, as linhas do Serviço Básico são classificadas, quanto à sua função, em:

- Troncais: linhas que atendem demandas concentradas de passageiros na ligação entre polos de geração e atração de viagens, e operam com prioridade de circulação no sistema viário principal, e com frequência elevada;

- Alimentadoras/Distribuidoras: linhas que atuam no âmbito de cada cidade ou entre cidades próximas, destinadas a alimentar, distribuir e concentrar as demandas para as linhas troncais.

As linhas acima, segundo suas características predominantes, serão classificadas em níveis tarifários, a serem definidos em norma própria pela Entidade Gestora (art. 9º, § 2º).

A Lei 4.011/2007 atribui à SEMOB-DF as funções de planejamento, coordenação, execução, avaliação da gestão e das políticas de mobilidade do Distrito Federal, nos termos do art. 26 do Decreto 39.610/2019.

Nesse sentido, dentre outras funções, cabe à SEMOB-DF: (i) planejar e coordenar os diferentes modos e serviços; (ii) avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade; (iii) implantar a política tarifária; (iv) dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços; (v) estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo; (vi) dispor sobre as responsabilidades dos usuários; e (vii) combater o transporte ilegal de passageiros.

Além do SEMOB-DF, vale destacar a existência do Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (CTPC/DF), criado por meio do Decreto nº 9.269, 18 de fevereiro de 1986, como um órgão colegiado, de caráter consultivo e participativo. O CTPC/DF é composto por integrantes da sociedade civil, do Executivo e do empresariado, num total de 19 membros, e atua na discussão sobre aspectos legislativos, planos, programas, políticas entre outros temas relativos ao Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal.

O art. 5º da referida lei distrital dispõe que os serviços de transporte público coletivo se classificam em básico e complementar, sendo básico, aquele que “compreende linhas dos modos metroviário e rodoviário, que poderão operar mediante integração física, tarifária e operacional, e que visem proporcionar aos cidadãos o acesso universal, seguro e equânime ao espaço urbano”. Já o serviço complementar compreenderia “linhas do modo rodoviário com características diferenciadas do serviço básico, que visem atender segmentos específicos de usuários”.

Nos termos do art. 335 da Lei Orgânica do Distrito Federal do art. 7º da Lei nº 4.011/2007, os serviços de transporte público coletivo do Distrito Federal e outros a eles vinculados serão prestados direta ou indiretamente, sob regime de concessão ou permissão. Ficou determinado que, quando prestados diretamente, “far-se-á por intermédio da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal, da Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Limitada — TCB ou de qualquer outro ente público que venha a ser criado com esse objetivo”.

A Lei 4.011/2007 fixa, em seu art. 7º, § 3º, o prazo de delegação de até 10 (dez) anos, contados da assinatura dos respectivos contratos, podendo ser prorrogado uma única vez, por igual período, desde que devidamente justificado pelo poder público.

Nos termos do art. 17 da Lei 4.011/2007, as tarifas dos serviços integrantes do STPC/DF serão fixadas pelo Poder Executivo, com base em estudos de custos e tarifas desenvolvidos pela entidade gestora, isto é, a SEMOB-DF, observadas as disposições legais e ouvido, previamente, o CPTC/DF. Os serviços do STPC/DF serão remunerados pelo produto da arrecadação tarifária, de modo que as receitas provenientes da execução de outros serviços vinculado são STPC/DF poderão ser revertidas em benefício da modicidade da tarifa (art. 18 da Lei 4.011/2007). Ou seja, previu-se a possibilidade de subsídios tarifários entre os serviços de transporte coletivo do Distrito Federal.

De todo modo, a lei determina que as tarifas fixadas pelo Chefe do Executivo deverão garantir: (i) no serviço ferroviário, prioritariamente, a cobertura dos custos de operação e manutenção; e (ii) no modo rodoviário, os custos totais definidos pela Entidade Gestora em planilhas específicas, para cada tipo de serviço.

Nesse sentido, os delegatários dos serviços de transporte público coletivo serão remunerados pelas receitas operacionais (resultantes do recebimento em espécie, do resgate de créditos de viagens registrados, e dos repasses relativos à cobertura de isenções e descontos concedidos por lei) e pelas receitas não operacionais (decorrentes da exploração de publicidade em veículos, aplicações financeiras e outros serviços autorizados pelo Poder Público).

A legislação que vier a instituir isenções ou reduções tarifárias de qualquer natureza e quaisquer outros custos deverá dispor expressamente sobre as fontes específicas de recursos para seu financiamento, conforme o art. 19 da Lei 4.011/2007, e à luz do art. 35 da Lei Federal no 9.074/95.

Ficou determinado, ainda, que a SEMOB-DF pode propor preços promocionais, ouvido o CPTC/DF, sendo que o valor médio ponderado do conjunto das tarifas fixadas e os preços promocionais não poderão “interferir negativamente no equilíbrio econômico-financeiro do STPC/DF e nem constituir razão para reivindicação de aumento da tarifa”.

3.8.3 Normas municipais

Todas as normas municipais relativas aos Municípios da Área de Estudo no que tange aos serviços de transporte público coletivo foram analisadas no item 2.1.6 acima.

3.9 Análise das normas existentes em atenção às potenciais necessidades da futura estratégia nacional de mobilidade urbana

3.9.1 Lei de PPPs

No âmbito do Distrito Federal, foi instituído o Programa de Parcerias Público-Privadas, por meio da Lei nº 3.792, de 02 de fevereiro de 2006 (Lei Distrital de PPP), conforme alterada pela Lei nº 4.828, de 04 de maio de 2012, de maneira a complementar as regras gerais sobre licitações e contratos de

parcerias público-privadas (PPP), dispostas na Lei Federal 11.079/2004 (Lei Federal de PPP) e a Lei Federal de Concessões.

A Lei Distrital de PPP criou o Conselho Gestor de PPP (CGP), atribuindo-lhe diversas competências relacionadas ao programa de PPP do Distrito Federal, posteriormente reguladas pelo Regimento Interno do Conselho Gestor de Parcerias Público-Privadas, aprovado pelo Decreto nº 35.286, de 1º de abril de 2014. O GCP, antes vinculado ao Gabinete do Governador, em 2021, passou a se subordinar à Secretaria de Estado de Projetos Especiais do Distrito Federal, que, dentre outras atribuições, também é responsável pela promoção, coordenação e gerência dos projetos de PPP no Distrito Federal. Vale mencionar que a Secretaria de Estado de Projetos Especiais do Distrito Federal é subdividida em: (i) Subsecretaria de Prospecção de Projetos; (ii) Subsecretaria de Desestatização, Desinvestimento e Desimobilização; e (iii) Subsecretaria de Estruturação e Gestão de Projetos.

Entre os Municípios da Área de Estudo, identificamos Leis Municipais instituidoras de programas de PPPs para os municípios de Águas Lindas de Goiás, Novo Gama e Valparaíso de Goiás, quais sejam:

- Águas Lindas de Goiás: Lei Municipal nº 1.274/2016, que institui o Programa de Parcerias Público-Privadas, e autoriza o Poder Executivo a instituir o Fundo Garantidor de Parcerias Público-Privadas;
- Novo Gama: Lei Municipal nº 1.664, de 10 de julho de 2018, que institui o Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas - PPP, autoriza o Poder Executivo a instituir a Companhia Municipal de Parcerias Público-Privadas;
- Valparaíso de Goiás: Lei nº 1.027, de 05 de setembro de 2014, que institui o Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas.

Vale mencionar que o Município de Valparaíso de Goiás dispôs sobre o procedimento de manifestação de interesse (PMI), através do Decreto nº 338, de 27 de agosto de 2019.

Adicionalmente, embora Luziânia não disponha de lei de PPP, possui um decreto que regulamenta o procedimento de PMI no município, a saber, o Decreto nº 168, de 08 de abril de 2022.

De todo modo, os entes federativos que não possuem um ato normativo que disponham sobre as PPPs, poderão se valer dessa forma de contratação com base diretamente nas normas gerais da Lei Federal de PPP e na Lei Federal de Concessões, embora seja recomendável a instituição de leis municipais que, no mínimo, institucionalizem um programa e crie órgãos com atribuições específicas nesse sentido.

1.1.1 Sistema garantidor

No Distrito Federal, a Lei nº 5.004, de 21 de dezembro de 2012, autoriza a criação do Fundo Garantidor de Parcerias Público-Privadas do Distrito Federal (FGP/DF). Por sua vez, o Decreto nº

35.083, de 16 de janeiro de 2014 regulamentou o FGP/DF, tendo por finalidade prestar garantia de pagamento de obrigações pecuniárias assumidas pelos parceiros públicos no âmbito do Distrito Federal em virtude das PPPs de que trata a Lei nº 3.792, de 2 de fevereiro de 2006, sendo vedada a prestação de garantia para qualquer outro tipo de obrigação. O FGP-DF é de natureza privada, tem patrimônio próprio separado do patrimônio dos cotistas, sendo sujeito a direitos e obrigações próprias. De toda forma, não foi possível identificar o efetivo funcionamento ou a alocação de recursos no FGP-DF.

A Lei Municipal nº 1.274/2016 e a Lei nº 1.027, de 05 de setembro de 2014 estabelecem, respectivamente, a criação do Fundo Garantidor de PPP do Município de Águas Lindas e do Município de Valparaíso de Goiás.

Não foi identificada a instituição de fundo garantidor nos municípios de Luziânia e Novo Gama.

3.9.2 Precedentes

O Distrito Federal possui alguns contratos de concessão assinados, a exemplo dos projetos do Centro de Convenções Ulysses Guimarães e do Estádio Nacional de Brasília. Em 2018, foi assinado o Contrato de concessão onerosa de obra pública do Centro de Convenções Ulysses Guimarães, para a realização de feiras, exposições e eventos, mediante reforma, modernização e manutenção do referido equipamento, além do pagamento de outorga. Em 2019, a Terracap e a Arena BsB assinam o contrato de concessão do Centro Esportivo de Brasília, o ArenaPlex. Além de gestão do complexo, que abrange o Estádio Nacional Mané Garrincha, o Ginásio Nilson Nelson e o Complexo Aquático Cláudio Coutinho, o contrato prevê a construção de um Boulevard com espaço de convivência, entretenimento e lazer.

Outras experiências malsucedidas culminaram na extinção dos contratos de PPP, a exemplo do Contrato de Concessão nº 06/2014, firmado entre o Distrito Federal e a ITEN Concessionária S.A, tendo por objeto a PPP para a implementação da Central de Gestão Integrada relativa ao Projeto de Segurança para Grandes Eventos (CGI), cuja caducidade foi decretada por meio do Decreto nº 38.512, de 27 de setembro de 2017. Além disso, permanece sob litígio no Judiciário a rescisão contratual e declaração de nulidade do Contrato de Concessão, firmado entre a Concessionária do Centro Administrativo do Distrito Federal S.A. – Centrad e Companhia Imobiliária de Brasília – Terracap.

Por outro lado, há diversos projetos em andamento no Distrito Federal²⁶, em fase de estruturação e sob aprovação do Tribunal de Contas do Distrito Federal. Nesse aspecto, há 3 (três) projetos

²⁶ Disponível em: <https://www.sepe.df.gov.br/projetos/>. Acesso em: 04/07/2024.

relacionados a mobilidade urbana em andamento, quais sejam, os projetos do VLT via W3, da Concessão do Metrô-DF e do BRT Oeste e Sul.

3.10 Sistemas de arrecadação e bilhetagem e política tarifária

Nas seções a seguir são descritas normas sobre a integração tarifária e o sistema de bilhetagem relativas à RIDE/DF, ao Distrito Federal e aos municípios da Área de Estudo.

3.10.1 Normas sobre integração tarifária

3.10.1.1 Normas relativas à RIDE/DF

Não foi identificada a disciplina sobre integração tarifária na legislação aplicável ao transporte interestadual e tampouco na regulação da ANTT a esse respeito.

3.10.1.2 Normas distritais

A Lei 4.011/2007 instituiu o Sistema Integrado de Transporte do Distrito Federal (SIT/DF), constituído dos segmentos integrantes do serviço básico do sistema de transporte coletivo do Distrito Federal. Ficou estabelecido que “os operadores dos serviços que compõem o SIT/DF submetem-se às determinações da entidade gestora do STPC/DF no que diz respeito àquelas relativas à integração física, operacional e tarifária” (§1º do art. 42).

Importa mencionar que §2º do art. 42 da Lei 4.011/07 estabelece que “outros serviços prestados no âmbito do Distrito Federal, inclusive os geridos por órgãos de outras esferas da administração pública, particularmente os que atendam a região do entorno de Brasília, poderão ser incorporados ao SIT/DF, desde que essa medida não acarrete ônus ao Serviço Básico”. Desta feita, o legislador demonstrou a possibilidade de integração com os serviços realizados no entorno sob responsabilidade da ANTT, por exemplo.

O Decreto nº 30.011, de 29 de janeiro de 2009, que institui a Integração Tarifária do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, dispõe sobre a integração tarifária entre linhas do Serviço Básico operadas por microônibus, pela TCB, e o Metrô-DF. Nessa seara, ficou determinado que a repartição da tarifa em viagens integradas entre os serviços básicos prestados por operadoras de Microônibus/TCB e o Metrô-DF será da seguinte forma: 66,66% ao Metrô-DF e 33,33% para a conta de compensação dos delegatários do Serviço Básico Rodoviário do Transporte Público Coletivo do Distrito Federal²⁷.

²⁷ No caso de tarifa diferenciada do METRÔ aos sábados, domingos e feriados, a repartição total da tarifa em viagens integradas será realizada da seguinte forma: 50% ao METRÔ-DF e 50% para a conta de compensação dos delegatários do Serviço Básico Rodoviário do Transporte Público Coletivo do Distrito Federal.

Por sua vez, o Decreto 34.495, de 27 de junho de 2013, refere-se à integração nas linhas do Serviço operadas por empresas concessionárias, cujos contratos de concessão decorrem da Concorrência n.º 1/2011 – St, promovida pelo Distrito Federal, por intermédio da Secretaria de Estado de transportes do Distrito Federal, a TCB e o Metrô-DF, para a delegação dos serviços de ônibus, microônibus e ônibus articulados.

Ao teor dos dois decretos acima (ou seja, para qualquer forma de integração), a integração tarifária tem o objetivo de proporcionar desconto na tarifa aos usuários que realizarem viagens utilizando um ou mais modos de transporte ali relacionados, considerando-se como viagem integrada quando forem feitos até 2 (dois) transbordos pelo usuário, independentemente dos modos utilizados, um subsequente a outro, em um único sentido, dentro de um intervalo máximo de 2 (duas) horas entre as utilizações do cartão. Ficou determinado ainda, que “só haverá desconto em viagens integradas quando forem utilizados, como forma de pagamento da tarifa, os Cartões Vale-transporte, Cidadão e Bilhete Único” (art. 2º).

3.10.1.3 Normas municipais

Não foram identificadas, através de pesquisas independentes, normas municipais relacionadas a integração tarifária.

3.10.2 Normas sobre sistema de bilhetagem

3.10.2.1 Normas da RIDE/DF

Considerando a inexistência de integração com outros modos, a regulação da bilhetagem no Sistema de Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros (STRIP) possui um cunho mais operacional e procedimental, bem como relacionadas aos direitos dos usuários, não havendo regras financeiras para eventuais arrecadações em câmaras e rateios de tarifas.

O Decreto 2.521/1998 veda o transporte de passageiros sem a emissão de bilhetes, com exceção de crianças de colo (art. 64), dispondo ainda que, os bilhetes de passagem poderão ser emitidos manual, mecânica ou eletronicamente (art. 65). O art. 65 do decreto estabelece as informações mínimas a constarem dos bilhetes, ressaltando, no § 2º, que, “nas linhas de características semiurbanas poderão ser utilizados bilhetes simplificados ou aparelhos de contagem mecânica de passageiros, desde que asseguradas as condições necessárias ao controle e à coleta de dados estatísticos”.

A venda de passagens será efetuada diretamente pela transportadora ou por intermédio de agente por ela credenciado, sob sua responsabilidade, devendo iniciar-se com antecedência mínima de trinta dias úteis da data da viagem, exceto para as linhas de características semiurbanas e para as hipóteses de inviabilidade conforme disciplinado pela ANTT.

Nesse aspecto, vale sublinhar o disposto na Resolução nº 4.499, de 28 de novembro de 2014 (Resolução ANTT 4.499/2014), que define o tipo, a estruturação, a coleta, o armazenamento, a disponibilização e o envio dos dados coletados pelo Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros. A Resolução ANTT 4.499/14 prevê, em seu art. 7º, § 1º que os bilhetes devem ser emitidos conforme regulamento da ANTT que disciplina as condições gerais relativas à venda de bilhetes de passagem, devendo conter código de barras para leitura no Subsistema Embarcado no momento que o usuário vier a bordo para início da viagem.

Ficou definido, no art. 9º da Resolução ANTT 4.499/2014, que as empresas de transporte regular semiurbano de passageiros deverão adotar sistema de bilhetagem eletrônica por meio de cartões de uso pessoal com recarga de créditos, de modo que o uso do cartão pessoal deverá ser incentivado, mas não poderão ser vedados pagamentos em espécie ou o transporte de usuários com descontos ou gratuidades previstas em lei.

Além disso, o art. 18 da citada resolução prevê que, para o Transporte Regular Semiurbano, o subsistema embarcado básico deverá ser integrado com o leitor automático de cartão de embarque, que fornecerá os dados dos passageiros embarcados a cada parada do veículo, e, no §3º do mesmo artigo, ficou estabelecido que as empresas que atuem em regiões próximas poderão adotar a interoperabilidade de seus sistemas de bilhetagem.

A Resolução ANTT 6.033/2023, que dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, sob o regime de autorização excepciona a regra sobre a venda prévia de bilhetes em pontos de venda, permitindo a venda de bilhetes e a concessão de gratuidades e descontos previstos em lei no interior do veículo durante a viagem em curso, exclusivamente nos pontos de embarque vinculados à linha (art. 136, § 3º). Outro aspecto destacado na referida norma é que, nas vendas presenciais, eletrônicas ou virtuais, realizadas através de terceiros, deverá ser identificado, de forma clara e objetiva, o nome da autorizatória prestadora do serviço, inclusive na divulgação do serviço.

No que se refere ao transporte ferroviário regular interestadual de passageiros, a ANTT também estabeleceu regras para a emissão e comercialização de bilhetes, no âmbito da Resolução ANTT 5.974/2022.

3.10.2.2 Normas distritais

Desde 2019, o Sistema de Bilhetagem Automática do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF (Sistema de Bilhetagem ou SBA) foi transferido para o Banco de Brasília (BRB), após extinção da autarquia DFTrans, conforme previsto na Lei nº 6.334/2019. Desde então, o BRB é responsável pela confecção e manutenção de cadastros, a geração, distribuição e comercialização dos cartões e dos créditos de viagem do SBA, o processamento dos dados e

informações inerentes a esse sistema, bem como o repasse dos valores devidos de forma individualizada aos delegatários do serviço de transporte público coletivo, excluída a parcela relativa a eventual subsídio.

Nesse sentido, o Decreto nº 43.879, de 24 de outubro de 2022, determinou que o BRB terá, dentre outras, as atribuições relacionadas (i) à gestão dos créditos tarifários correspondentes a direitos de viagens no STPC/DF; (ii) promoção e acompanhamento dos processos de comercialização, distribuição e validação de créditos tarifários correspondentes a direitos de viagens no STPC/DF; (iii) realização do rateio/repasse dos valores devidos, de forma individualizada, aos delegatários do STPC/DF, excluída a parcela relativa a eventual subsídio; e (iv) realização da conciliação financeira dos valores gerados durante a execução dos processos de comercialização, distribuição, validação e resgate dos créditos tarifários correspondentes aos direitos de viagem do STPC/DF.

Nos termos do art. 44 da Lei 4.011/2007, conforme alterada pela Lei 6.334/2019, previu que o Sistema de Bilhetagem é constituído por equipamentos de validação de cartões inteligentes, sem contato, recarregáveis, com créditos de viagem, instalados nos veículos do STPC/DF e nas estações do Metrô-DF, e por subsistemas de operação, divididos em 6 módulos, a saber: (i) módulo de comercialização; (ii) módulo de utilização de créditos; (iii) módulo de transmissão de dados; (iv) módulo de processamento de dados; (v) módulo de repasse de créditos comercializados no SBA e módulo de repasse de subsídio; e (v) operados sob uma plataforma tecnológica única mantida pelos delegatários e gerida pela SEMOB.

Desse modo, os operadores delegatários do serviço de transporte público coletivo no Distrito Federal devem contratar o aluguel ou o arrendamento mercantil do SBA, sendo que os respectivos contratos devem ser aprovados pela SEMOB/DF. Sobre tais recursos utilizados pelos delegatários, a lei exige que todos possuam interoperabilidade com aqueles utilizados pelo BRB, para fins de comercialização de créditos, processamento dos dados do SBA e repasse nos valores devidos.

A Portaria nº 118, de 03 de maio de 2023, da SEMOB/DF, disciplina a Rede Complementar de Pagamento Digital – RCPD, definida como o conjunto de recursos tecnológicos e de serviços necessários à promoção da redução do numerário embarcado nos veículos, viabilizando o acesso ao STPC/DF mediante pagamento de tarifa ou aquisição de créditos tarifários, exclusivamente, por meio digital.

Sob a regulamentação mencionada, consiste em responsabilidade dos operadores públicos e privados a contratação, o provimento e a manutenção dos recursos tecnológicos necessários à operacionalização da RCPD, a serem utilizados na frota, nas garagens ou em outras instalações vinculadas ao STPC/DF, de sua propriedade ou sob sua responsabilidade, sob pena de caracterização de infração passível de penalização, nos termos do Código Disciplinar Unificado – CDU do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, aprovado pela Lei

nº 3.106, de 27 de dezembro de 2002, sem prejuízo da aplicação das demais sanções legais cabíveis.

Também ficou definido que o BRB, deverá apresentar mensalmente à SEMOB/DF, até o quinto dia útil do mês subsequente, o Relatório de Prestação de Contas da RCPD, indicando os custos inerentes à execução das atividades relacionadas ao RCPD de sua responsabilidade, ou seja, a implementação, operacionalização e gerenciamento da RCPD, ficando a critério a SEMOB/DF exigir os ajustes necessários.

Após a transferência da responsabilidade pela gestão do SBA ao BRB, em 2019, foi firmado o Acordo de Cooperação Técnica e Operacional nº 01/2022 (Acordo de Cooperação), celebrado entre Distrito Federal, por intermédio da SEMOB/DF, e o BRB, tendo por objeto a operacionalização do Sistema de Bilhetagem. O referido acordo prevê que cabe ao BRB “Realizar apuração e repasse de valores devidos, de forma individualizada, aos delegatários do STPC/DF, excluída a parcela relativa a eventual subsídio realizando a retenção de percentual a que se refere o §2º do art. 1º do Decreto nº 39.994/2019”.

Os contratos de concessão preveem que o pagamento dos subsídios deve se dar por meio de repasse de valores pelo Governo do Distrito Federal à conta de compensação. Além disso, é previsto que o repasse de subsídios deve ocorrer por dotação orçamentária vinculada ao orçamento da SEMOB/DF ou de ente por esta designado.

Vale observar que o art. 4º do Decreto 33.559, de 1º de março de 2012 dispõe sobre a forma de apuração e a periodicidade diária dos repasses dos valores devidos aos operadores dos serviços do sistema de transporte público, nos seguintes termos:

“Art. 4º A consolidação dos repasses e pagamentos da remuneração dos delegatários do serviço básico rodoviário do STPC/DF obedecerá ao seguinte procedimento:

I - observadas as disposições da Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007, a entidade gestora identificará, diariamente, junto aos registros do sistema de bilhetagem automática, o número de passageiros pagantes transportados por delegatário no dia anterior;

II - os montantes levantados na forma do inciso anterior serão multiplicados pelo valor atualizado da tarifa técnica do respectivo delegatário, definindo o produto da remuneração que lhe será devida, a ser repassada diariamente;

III - os valores em espécie, arrecadados pelo delegatário, por meio da cobrança de tarifa nos ônibus e, quando houver, nos terminais e estações de transbordo do Sistema, no dia de referência para o cálculo de remuneração definido no inciso anterior, permanecerão em sua posse, a título de pagamento antecipado;

IV - o saldo de remuneração devido a cada delegatário, após a dedução das receitas arrecadadas em espécie, será repassado diariamente, considerando a remuneração calculada para o dia imediatamente anterior, com recursos oriundos da comercialização de créditos de viagem, do repasse orçamentário de verbas para custeio de gratuidades e benefícios tarifários e de eventuais receitas acessórias;

V - os levantamentos, as consolidações e repasses de remuneração de serviços prestados em sábados, domingos e feriados serão realizados no primeiro dia útil subsequente”.

Conforme o Decreto 39.994/2019 e a Cláusula 9.2 do Acordo de Cooperação Técnica, o BRB retém percentual remuneratório de 4% (quatro por cento) sobre o valor diário faturado pelos delegatários, sendo que esse percentual incide sobre os valores de todas as tarifas pagas no âmbito do STPC/DF, excluída a parcela de subsídios.

Nada obstante, o acordo não dispõe sobre as condições de arrecadação, rateio e repasse para os operadores do STPC/DF. Não identificamos, a partir de pesquisas em fontes secundárias, disponíveis ao acesso do público, um instrumento que discipline de maneira detalhada, do ponto de vista financeiro e operacional, sobre a arrecadação das tarifas, a apuração dos valores devidos aos operadores, a ordem de recebimento entre operadores e forma de repasse para os operadores, ou que estabeleça, por exemplo, um sistema de contas vinculadas de titularidade dos delegatários a serem geridas pelo BRB.

3.10.2.3 Normas municipais

Não identificamos, através de pesquisas independentes, normas municipais relacionadas a bilhetagem.

3.11 Apêndices Jurídicos

3.11.1 Framework Geral da RIDE/DF

Framework Institucional da RIDE	
Constituição da RIDE	<p>A RIDE/DF teve sua criação autorizada pela LC n° 94/1998, para efeitos de articulação da ação administrativa da União, dos Estados de Goiás e Minas Gerais e do Distrito Federal, a RIDE/DF. Por meio do Decreto n° 7.468, de 4 de agosto de 1998, a RIDE/DF foi formalmente constituída.</p> <p>Posteriormente, o Decreto n° 7.468/1998 foi revogado pelo Decreto n° 7.469, de 4 de maio de 2011, que regulamenta a LC n° 94/1998.</p>
Composição da RIDE	<p>Compõem a RIDE/DF o Distrito Federal, os Municípios de Abadiânia, Água Fria de Goiás, Águas Lindas de Goiás, Alexânia, Alto Paraíso de Goiás, Alvorada do Norte, Barro Alto, Cabeceiras, Cavalcante, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Cristalina, Flores de Goiás, Formosa, Goianésia, Luziânia, Mimoso de Goiás, Niquelândia, Novo Gama, Padre Bernardo, Pirenópolis, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto, São João d'Aliança, Simolândia, Valparaíso de Goiás, Vila Boa e Vila Propício, no Estado de Goiás, e de Arinos, Buritis, Cabeceira Grande e Unai, no Estado de Minas Gerais.</p>
Correspondência da RIDE com a disciplina jurídica metropolitana	<p>O Decreto n° 7.469, de 4 de maio de 2011 disciplina todo o funcionamento da RIDE/DF. As RIDEs não possuem legislação que as regem, diferentemente das RMs. Portanto, todo o seu fundamento jurídico encontra-se na lei de criação, no decreto regulamentador e nas previsões constitucionais que permitem a União articular, regionalmente, ações para o desenvolvimento econômico e social (art. 21 e 43).</p>
Estrutura de governança da RIDE	<p>As atividades a serem desenvolvidas no âmbito da RIDE/DF devem ser coordenadas pelo COARIDE.</p> <p>Desse modo, são atribuições do COARIDE: (i) coordenar as ações dos entes federados que compõem a RIDE/DF, visando ao desenvolvimento e à redução das desigualdades regionais; (ii) aprovar e supervisionar planos, programas e projetos para o desenvolvimento integrado da RIDE/DF; (iii) programar a integração e a unificação dos serviços públicos que lhes são comuns; (iv) indicar providências para compatibilizar as ações desenvolvidas na RIDE/DF com as demais ações e instituições de desenvolvimento regional; (v) harmonizar os programas e projetos de interesse da RIDE/DF com os planos regionais de desenvolvimento; e (vi) coordenar a execução de programas e projetos de interesse da RIDE/DF.</p> <p>O COARIDE deve ser composto por representantes de diversos órgãos e entes da Administração Pública, quais sejam:</p> <ul style="list-style-type: none">• Secretário-Executivo do Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional, que presidirá o COARIDE.• Secretário-Executivo da Casa Civil da Presidência da República.• Secretário-Executivo do Ministério da Justiça e Segurança Pública.• Secretário-Executivo do Ministério dos Transportes.• Secretário-Executivo do Ministério da Educação.• Secretário-Executivo do Ministério das Cidades.• Secretário-Executivo do Ministério da Saúde.

- Secretário-Executivo da Secretaria de Relações Institucionais da Presidência da República.
- Secretário-Executivo do Ministério do Desenvolvimento e Assistência Social, Família e Combate à Fome.
- Secretário-Executivo do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.
- Diretor-Superintendente da Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste (“SUDECO”).
- Três representantes do Distrito Federal, um do Estado de Goiás e um do Estado de Minas Gerais, indicados pelos respectivos Governadores.
- Dois representantes dos municípios do Estado de Goiás que integram a RIDE/DF.
- Um representante dos municípios do Estado de Minas Gerais que integram a RIDE/DF.
- Um representante da classe empresarial, com atuação na região que integra a RIDE/DF.
- Um representante da classe dos trabalhadores, com atuação na região que integra a RIDE/DF.
- Um representante das instituições da sociedade civil com atuação na região que integra a RIDE/DF, cuja finalidade esteja relacionada com as políticas de desenvolvimento regional.

O COARIDE deve se reunir em caráter ordinário trimestralmente e em caráter extraordinária sempre que convocada por seu presidente, por solicitação de, ao menos, um terço dos membros ou no prazo de até 30 (trinta) dias após a reunião em que tenha havido concessão de vista de matéria constante de pauta.

O quórum de reunião do COARIDE é de maioria absoluta e o quórum de aprovação é de maioria simples. O presidente do COARIDE tem voto de qualidade em caso de empate, além do voto ordinário.

Contratos celebrados pela RIDE

A RIDE/DF não possui personalidade jurídica ou órgão executivo que a possua e, portanto, não possui contratos celebrados.

Existência de Convênios/Consórcios Públicos

Em 03 de março de 2023, a ANTT lançou o Plano de Recuperação do Semiurbano GO/DF, que objetiva garantir continuidade e melhoria do serviço de transporte rodoviário semiurbano de passageiros entre o Distrito Federal e Goiás. Entre as medidas do plano, está a criação de um consórcio entre Governo Federal e Governos do Distrito Federal e Goiás, para debater os problemas e as soluções que aprimorem o serviço e beneficiem os usuários.

Nesse sentido, em 16 de janeiro de 2024 foi realizada reunião, na ANTT, com representantes do Governo de Goiás, do Distrito Federal e da União, no âmbito da qual ficou definido que as discussões para a criação de um consórcio interfederativo para a gestão do transporte semiurbano no Entorno do Distrito Federal serão conduzidas por um grupo de trabalho do Ministério dos Transportes.

O referido grupo de trabalho foi instituído pela Portaria nº 129, de 8 de fevereiro de 2024, do Ministério do Transporte. Portanto, é esperada a evolução das discussões sobre a criação de um sistema de gestão compartilhada do transporte semiurbano, por meio da formação de um consórcio.

	Para além da mobilidade urbana, existe o Consórcio Público de Manejo dos Resíduos Sólidos e das Águas Pluviais da RIDE/DF e Goiás, constituído como associação pública, com personalidade jurídica de direito público e natureza autárquica, em 27 de agosto de 2013, com vistas à gestão associada e ambientalmente adequada dos resíduos sólidos das águas pluviais na RIDE/DF, implementando a coleta seletiva, a reciclagem e a correta destinação final dos resíduos não reciclados, bem como adotando tecnologias apropriadas e soluções de menor custo.
Normas sobre Mobilidade Urbana editadas pela RIDE	Não há.
Agente fiscalizador metropolitano	ANTT, no que diz respeito ao transporte metropolitano de ônibus da RIDE/DF SEMOB/DF, no que diz respeito ao Transporte Metroviário do DF

3.11.2 Operações existentes de transporte

3.11.2.1 ANTT e Taguatur

Operações de Transporte Coletivo de Passageiros	
Contrato / Tipo de Operação	<i>Contrato de Permissão ANTT n° 001/2015</i>
Partes	<i>ANTT e Taguatur Taguatinga Transportes e Turismo LTDA (Permissionária)</i>
Autoridade Reguladora	<i>ANTT</i>
Objeto	<i>Prestação de serviços regulares de transporte rodoviário coletivo interestadual semiurbano de passageiros, sem caráter de exclusividade, operados por ônibus do tipo urbano.</i>
Unidades federativas integrantes das linhas de transporte	<i>Distrito Federal e Águas Lindas de Goiás</i>
Tipo de Outorga	<i>Permissão</i>
Valor do contrato	<i>R\$ 1.006.875.332,10 (um bilhão, seis milhões, oitocentos e setenta e cinco mil, trezentos e trinta e dois reais e dez centavos)</i>
Data de assinatura	<i>22 de julho de 2015</i>
Vigência	<i>22 de julho de 2030</i>
Atribuições e obrigações	<i>Permissionária:</i> <ol style="list-style-type: none"> <i>i. prestar serviço adequado, na forma prevista nas disposições legais e regulamentares, bem como nas normas técnicas aplicáveis ao contrato;</i> <i>ii. adequar seus ônibus, instalações e recursos humanos às normas de acessibilidade;</i> <i>iii. manter em dia o inventário e o registro dos bens utilizados na prestação do serviço;</i> <i>iv. prestar contas da gestão do serviço à ANTT;</i> <i>v. cumprir e fazer cumprir as normas legais e regulamentares pertinentes ao serviço e às cláusulas contratuais;</i> <i>vi. observar, quando da definição dos horários de viagem, o comportamento da demanda para atendimento de forma adequada aos seus usuários;</i> <i>vii. permitir aos encarregados da fiscalização livre acesso, em qualquer época, aos equipamentos e às instalações integrantes do serviço, bem como a seus registros operacionais, contábeis e estatísticos;</i>

- viii. *zelar pela manutenção dos bens utilizados na prestação do serviço;*
- ix. *promover a retirada de serviço de ônibus cujo afastamento de tráfego tenha sido exigido pela fiscalização;*
- x. *fornecer relatórios, dados operacionais, contábeis e estatísticos e outras informações relativas à prestação do serviço e às atividades desenvolvidas, nos termos das normas vigentes ou sempre que solicitados pela ANTT;*
- xi. *obter todas as licenças e autorizações necessárias ao exercício das atividades vinculadas à prestação do serviço;*
- xii. *manter atualizados os seguros contratados, por intermédio de cópias das apólices e de suas eventuais alterações;*
- xiii. *auditar as demonstrações financeiras por empresa de auditoria independente;*
- xiv. *enviar à ANTT, no prazo e forma estabelecidos em Resolução, os Balancetes Mensais Analíticos e as demais Demonstrações Financeiras em sua forma completa, sendo estas últimas auditadas por auditoria independente;*
- xv. *manter, durante todo o período da Permissão, o Índice de Solvência Geral - ISG maior ou igual a 1 (um);*
- xvi. *adotar, em todas as suas operações, as medidas necessárias para a segurança das pessoas e dos equipamentos;*
- xvii. *responder, no exercício das atividades de Permissão, nos termos da lei, por quaisquer prejuízos causados aos usuários e a terceiros, de acordo com os critérios de responsabilidade civil e penal previstos no ordenamento jurídico vigente, devendo adotar todas as medidas necessárias para evitar, impedir ou atenuar os danos iminentes ou futuros, devendo ressarcir à União ou à ANTT os ônus que venham a suportar em consequência de eventuais atos de sua responsabilidade;*
- xviii. *adotar as melhores práticas de prestação de serviço, segundo normas e procedimentos técnicos e científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor;*
- xix. *garantir o controle de jornada e as condições adequadas de trabalho dos seus empregados;*
- xx. *cumprir os acordos coletivos, as convenções coletivas e sentenças normativas oriundas de dissídio coletivo trabalhista que estejam em vigor, e outras que porventura lhes sucederem;*
- xxi. *responsabilizar-se pelos encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais e comerciais resultantes da execução do contrato, cujas certidões de regularidade deverão ser apresentadas periodicamente, conforme regulamentação da ANTT;*
- xxii. *cumprir os procedimentos de proteção ambiental, responsabilizando-se pelos danos causados ao meio ambiente, por ação ou omissão, decorrentes de sua culpa ou dolo, durante a execução da Permissão, nos termos da legislação pertinente;*

- xxiii. utilizar-se, na direção do veículo, durante a prestação do serviço, de motorista com vínculo empregatício;
- xxiv. manter, durante toda a execução deste Contrato, as obrigações assumidas e todas as condições exigidas para qualificação;
- xxv. dar conhecimento de todo e qualquer evento que possa vir a prejudicar ou impedir o pontual e tempestivo cumprimento das obrigações estipuladas no contrato

ANTT:

- i. proceder à revisão e ao reajuste de tarifa dos serviços prestados, seguindo as
- ii. disposições contratuais;
- iii. regulamentar e fiscalizar a prestação dos serviços, cumprindo e fazendo cumprir as disposições legais, regulamentares, editais e contratuais, bem como coibir o transporte irregular, não permitido ou não autorizado;
- iv. aplicar as penalidades legais, regulamentares, editais e contratuais;
- v. extinguir a Permissão nos casos previstos nas disposições legais e regulamentares;
- vi. zelar pela boa qualidade do serviço;
- vii. receber e apurar as queixas e reclamações dos usuários;
- viii. cumprir e fazer cumprir as normas de acessibilidade constantes na legislação vigente estabelecidas pelo Sinmetro - Sistema Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial e outros órgãos que estabeleçam normas
- ix. obrigatórias sobre acessibilidade;
- x. estimular o aumento da qualidade e da produtividade, a preservação do meio ambiente e a conservação dos bens e equipamentos utilizados no serviço;
- xi. manter as condições que propiciem a execução do contrato pela Permissionária, nos termos das disposições regulamentares; e
- xii. restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do contrato quando houver modificação unilateral que altere, comprovadamente, os encargos da Permissionária.

Forma de Remuneração da Contratada	A Permissionária será remunerada mediante cobrança de tarifa da prestação dos serviços, bem como por receitas dos serviços acessórios e demais atividades geradoras de receitas extraordinárias.
Reajuste Tarifário	O coeficiente tarifário do Lote será reajustado anualmente pela ANTT, de acordo com a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, calculado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE e com o preço relativo ao óleo diesel para distribuidora, conforme equação estabelecida no contrato.
Requalificação da Tarifa	N/A
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	Nas seguintes hipóteses: (i) criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, bem como a superveniência de disposições legais, que alterem a composição econômico-financeira da Permissionária, excetuada a legislação dos impostos sobre a renda; (ii) alteração de benefícios tarifários e criação ou extinção de novos benefícios tarifários, que afetem o equilíbrio econômico-financeiro do contrato; e (iii) quando houver modificação unilateral que altere, comprovadamente, os encargos da Permissionária.
Formas de Reequilíbrio	O equilíbrio econômico-financeiro do Contrato será preservado por meio de mecanismos de revisão tarifária.
Garantias	A Permissionária deve manter garantia contratual em favor da ANTT, no valor de R\$ 30.206.259,96 (trinta milhões, duzentos e seis mil, duzentos e cinquenta e nove reais e noventa e seis centavos).
Hipóteses de extinção	Extingue-se a Permissão por: advento do termo contratual; encampação; caducidade; rescisão; anulação; e falência ou extinção da Permissionária.

Riscos da Contratada	<i>Permissionária é integral e exclusivamente responsável, por todos os riscos relacionados à Permissão, com exceção dos alocados à ANTT.</i>
Riscos do Poder Concedente	<i>Criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, bem como a superveniência de disposições legais, que alterem a composição econômico-financeira da Permissionária, excetuada a legislação dos impostos sobre a renda; e alteração de benefícios tarifários e criação ou extinção de novos benefícios tarifários, que afetem o equilíbrio econômico-financeiro do contrato</i>
Transferência / Subcontratação	<i>somente poderá ocorrer mediante prévia autorização da ANTT, após 24 (vinte e quatro) meses de operação, sob pena de caducidade da Permissão, sendo vedadas quando possam resultar infringência à legislação de repressão ao abuso do poder econômico e de defesa da concorrência.</i>
Transferência de Controle	<i>somente poderá ocorrer mediante prévia autorização da ANTT, após 24 (vinte e quatro) meses de operação, sob pena de caducidade da Permissão, sendo vedadas quando possam resultar infringência à legislação de repressão ao abuso do poder econômico e de defesa da concorrência.</i>
Penalidades	<i>Pela inexecução parcial ou total do contrato, a ANTT poderá aplicar à Permissionária, sem prejuízo das sanções de natureza civil e penal: penalidades de: advertência por escrito; multa correspondente à gravidade da infração; suspensão temporária de até 180(cento e oitenta) dias; e declaração de inidoneidade pelo prazo de 3 (três) a 5 (cinco) anos. medidas administrativas de: retenção do veículo; remoção de veículo, bem ou produto; apreensão do veículo; interdição de estabelecimento, instalação ou equipamento; e transbordo de passageiros.</i>
Aditivos Contratuais	<i>Foi formalizado um termo aditivo, em 30 de novembro de 2017, para definir os valores atuais do contrato e da garantia.</i>

3.11.2.2 SEMOB/DF e Viação Piracicabana

Operações de Transporte Coletivo de Passageiros	
Contrato / Tipo de Operação	<i>Contrato de Concessão n° 11/2013</i>
Partes	<i>SEMOB/DF (Concedente) e Viação Piracicabana (Concessionária)</i>
Autoridade Reguladora	<i>SEMOB/DF</i>
Objeto	<i>Delegação, por concessão, da prestação e exploração de serviço básico rodoviário, por meio de veículos de transporte coletivo de passageiros.</i>
Unidades federativas integrantes das linhas de transporte	<i>Distrito Federal</i>
Tipo de Outorga	<i>Concessão comum</i>
Valor do contrato	<i>R\$ 1.415.729.450,17 (um bilhão, quatrocentos e quinze milhões, setecentos e vinte e nove mil, quatrocentos e cinquenta reais e dezessete centavos)</i>
Data de assinatura	<i>04 de junho de 2013</i>
Vigência	<i>Até 03 de junho 2033</i>
Atribuições e obrigações	<u>Concessionária:</u> <ol style="list-style-type: none"> <i>i. prestar os serviços de forma adequada aos usuários;</i> <i>ii. cumprir e fazer cumprir as normas do serviço e as cláusulas do contrato de concessão</i> <i>iii. facilitar o exercício da fiscalização pela Concedente;</i> <i>iv. manter a frota adequada às exigências da demanda, empregando equipamentos de tecnologia moderna, visando à segurança e o conforto dos usuários;</i> <i>v. adotar uniformes e identificação, por meio de crachá, para o pessoal que opera o serviço;</i> <i>vi. cumprir as ordens de serviço emitidas pelo Concedente;</i> <i>vii. executar os serviços cumprindo, rigorosamente, o horário, frequência, frota, tarifa, itinerário, pontos de parada e terminais definidos pelo Concedente;</i>

- viii. *apresentar os veículos para vistoria do Concedente, sempre que for exigido, comprometendo-se a sanar eventuais irregularidades que possam comprometer o conforto, a segurança e a regularidade dos serviços;*
- ix. *manter as características fixadas pelo Concedente para os veículos em operação;*
- x. *preservar a inviolabilidade dos equipamentos, hardware e software de registro e controle de usuários e receita;*
- xi. *proporcionar, periodicamente, treinamento e reciclagem do pessoal de operação, nas áreas de relações humanas, segurança de tráfego e primeiros socorros;*
- xii. *tomar imediatas medidas em caso de interrupção de viagem, garantindo seu prosseguimento, sem qualquer ônus aos usuários que já tenham pago a tarifa;*
- xiii. *operar as linhas definidas no Edital de Licitação e seus anexos, para seu respectivo Lote, bem como aquelas que forem alteradas ou criadas pelo Concedente, no decorrer da concessão;*
- xiv. *implantar, operar, gerenciar e administrar, a partir do início da operação dos serviços, o sistema de vigilância da frota por câmeras de televisão;*
- xv. *operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, obrigando-se a saldá-los na época própria, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e a Concedente;*
- xvi. *assumir todos os encargos de possível demanda trabalhista, civil ou penal, relacionadas à execução do objeto, originariamente ou vinculada por prevenção, conexão ou contingência;*
- xvii. *assumir, ainda, a responsabilidade pelos encargos fiscais e comerciais;*
- xviii. *promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente, nos termos da legislação pertinente;*
- xix. *disponibilizar nos veículos, os adesivos, legendas, placas ou dispositivos informativos, internos, determinados pelo Concedente, em adequado estado de conservação e funcionamento;*
- xx. *manter garagem fechada com área de estacionamento, abastecimento, manutenção, inspeção e administração e demais instalações, em tamanho suficiente para abrigar / toda sua frota e equipamentos, observando toda a legislação pertinente*
- xxi. *garantir ao Concedente o livre acesso às suas instalações operacionais e veículos, para o exercício de suas atividades de gerenciamento do serviço de transporte coletivo;*
- xxii. *responsabilizar-se pela obtenção das licenças e autorizações necessárias para desenvolvimento de suas atividades;*
- xxiii. *responsabilizar-se pelos danos causados direta ou indiretamente ao Concedente, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo Concedente exclua ou atenuar essa responsabilidade;*
- xxiv. *em compatibilidade com as obrigações assumidas no contrato, manter as condições de habilitação exigidas na licitação;*
- xxv. *encaminhar, sempre que solicitado pelo Concedente, a documentação de prova de regularidade fiscal;*
- xxvi. *anualmente, em até 30 (trinta) dias após o vencimento do prazo exigido em Lei para sua aprovação e entrega à Receita Federal, encaminhar ao Concedente, via protocolo, o balanço patrimonial e as demonstrações contábeis do exercício financeiro anterior;*

	<p>xxvii. publicar, anualmente, no Diário Oficial do Distrito Federal, o balanço patrimonial e as demonstrações contábeis e financeiras do exercício financeiro anterior;</p> <p>xxviii. atender as práticas de sustentabilidade ambiental previstas no art. 8º da Lei Distrital 4. 770, de 22 de fevereiro de 2012.</p> <p><u>Concedente:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> i. fiscalizar, permanentemente, a execução do serviço, zelando por qualidade, conforto e segurança; ii. assegurar a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão; iii. aplicar penalidades regulamentares e contratuais; iv. intervir na concessão, nos casos e nas condições previstas no contrato; v. declarar a extinção da concessão, nos casos previstos no contrato; vi. fixar tarifas, homologar reajustes e proceder às revisões tarifárias, para assegurar o seu equilíbrio econômico-financeiro; vii. fixar itinerários e pontos de parada; viii. fixar horários, frequência, frota e terminais de cada linha; ix. organizar, programar e fiscalizar o Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal; x. implantar e extinguir linhas e extensões; xi. vistoriar os veículos da Concessionária; xii. estabelecer as normas de conduta do pessoal de operação da Concessionária.
Forma de Remuneração da Contratada	A remuneração da Concessionária corresponde ao valor de sua tarifa técnica – que é o valor, por passageiro pagante transportado, constante da proposta financeira da Concessionária, devidamente atualizado, multiplicado pelo número de passageiros pagantes transportados.
Reajuste Tarifário	O valor da tarifa técnica será reajustado, a cada 12 (doze) meses, mediante aplicação de fórmula prevista no contrato.
Requalificação da Tarifa	N/A
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	Sempre que ocorrerem quaisquer situações que afetem o equilíbrio econômico-financeiro da concessão e/ou os encargos da Concessionária.
Formas de Reequilíbrio	Revisão da tarifa técnica.
Garantias	A Concessionária presta, em favor do Concedente, garantia no montante de 3% (três por cento) do valor estimado dos investimentos iniciais da concessão.
Hipóteses de extinção	Advento do termo contratual; encampação; caducidade; rescisão; anulação; e falência ou extinção da empresa Concessionária.
Riscos da Contratada	Riscos inerentes à concessão, com exceção dos alocados ao Concedente e de situações previstas em lei.
Riscos do Poder Concedente	Risco de redução da quantidade de passageiros pagantes em relação aos números apresentados no projeto básico, que nortearam a elaboração da proposta financeira.
Transferência / Subcontratação	A Concessionária não poderá, no todo ou em parte, transferir a concessão ou o seu controle societário, nem realizar fusão ou cisão, salvo quando houver expressa e prévia anuência do Concedente, sob pena de caducidade da concessão. A Concessionária poderá contratar com terceiros o desenvolvimento e a execução de atividades inerentes, acessórias ou complementares à concessão.
Transferência de Controle	A Concessionária não poderá, no todo ou em parte, transferir a concessão ou o seu controle societário, nem realizar fusão ou cisão, salvo quando houver expressa e prévia anuência do Concedente, sob pena de caducidade da concessão.
Penalidades	O Concedente poderá, garantida prévia defesa, aplicar à Concessionária as penalidades previstas no Código Disciplinar, regulamentado pela Lei Distrital

	3.106/2002, no que couber às normas do Decreto Distrital 26.851/2006 e ainda as seguintes sanções: advertência; apreensão do veículo; multa; e extinção do contrato, por caducidade.
Aditivos Contratuais	Foram formalizados dois aditivos, um em 12 de maio de 2023 para prever a vigência atual do contrato, e outro em 21 de junho de 2023 para alterar o CNPJ da Concessionária.

3.11.2.3 SEMOB/DF e Viação Pioneira LTDA

Operações de Transporte Coletivo de Passageiros	
Contrato / Tipo de Operação	Contrato de Concessão n° 01/2012
Partes	SEMOB/DF (Concedente) e Viação Pioneira LTDA (Concessionária)
Autoridade Reguladora	SEMOB/DF
Objeto	Delegação, por concessão, da prestação e exploração de serviço básico rodoviário, por meio de veículos de transporte coletivo de passageiros.
Unidades federativas integrantes das linhas de transporte	Distrito Federal
Tipo de Outorga	Concessão comum
Valor do contrato	R\$ 1.712.781.435,50 (um bilhão, setecentos e doze milhões, setecentos e oitenta e um mil, quatrocentos e trinta e cinco reais e cinquenta centavos).
Data de assinatura	28 de dezembro de 2012
Vigência	Até 29 de dezembro de 2032
Atribuições e obrigações	<p><u>Concessionária:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> i. prestar os serviços de forma adequada aos usuários; ii. cumprir e fazer cumprir as normas do serviço e as cláusulas do contrato de concessão iii. facilitar o exercício da fiscalização pela Concedente; iv. manter a frota adequada às exigências da demanda, empregando equipamentos de tecnologia moderna, visando à segurança e o conforto dos usuários; v. adotar uniformes e identificação, por meio de crachá, para o pessoal que opera o serviço; vi. cumprir as ordens de serviço emitidas pelo Concedente; vii. executar os serviços cumprindo, rigorosamente, o horário, frequência, frota, tarifa, itinerário, pontos de parada e terminais definidos pelo Concedente; viii. apresentar os veículos para vistoria do Concedente, sempre que for exigido, comprometendo-se a sanar eventuais irregularidades que possam comprometer o conforto, a segurança e a regularidade dos serviços; ix. manter as características fixadas pelo Concedente para os veículos em operação; x. preservar a inviolabilidade dos equipamentos, hardware e software de registro e controle de usuários e receita; xi. proporcionar, periodicamente, treinamento e reciclagem do pessoal de operação, nas áreas de relações humanas, segurança de tráfego e primeiros socorros; xii. tomar imediatas medidas em caso de interrupção de viagem, garantindo seu prosseguimento, sem qualquer ônus aos usuários que já tenham pago a tarifa; xiii. operar as linhas definidas no Edital de Licitação e seus anexos, para seu respectivo Lote, bem como aquelas que forem alteradas ou criadas pelo Concedente, no decorrer da concessão; xiv. implantar, operar, gerenciar e administrar, a partir do início da operação dos serviços, o sistema de vigilância da frota por câmeras de televisão;

- xv. *operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, obrigando-se a saldá-los na época própria, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e a Concedente;*
- xvi. *assumir todos os encargos de possível demanda trabalhista, civil ou penal, relacionadas à execução do objeto, originariamente ou vinculada por prevenção, conexão ou contingência;*
- xvii. *assumir, ainda, a responsabilidade pelos encargos fiscais e comerciais;*
- xviii. *promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente, nos termos da legislação pertinente;*
- xix. *disponibilizar nos veículos, os adesivos, legendas, placas ou dispositivos informativos, internos, determinados pelo Concedente, em adequado estado de conservação e funcionamento;*
- xx. *manter garagem fechada com área de estacionamento, abastecimento, manutenção, inspeção e administração e demais instalações, em tamanho suficiente para abrigar / toda sua frota e equipamentos, observando toda a legislação pertinente*
- xxi. *garantir ao Concedente o livre acesso às suas instalações operacionais e veículos, para o exercício de suas atividades de gerenciamento do serviço de transporte coletivo;*
- xxii. *responsabilizar-se pela obtenção das licenças e autorizações necessárias para desenvolvimento de suas atividades;*
- xxiii. *responsabilizar-se pelos danos causados direta ou indiretamente ao Concedente, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo Concedente exclua ou atenua essa responsabilidade;*
- xxiv. *em compatibilidade com as obrigações assumidas no contrato, manter as condições de habilitação exigidas na licitação;*
- xxv. *encaminhar, sempre que solicitado pelo Concedente, a documentação de prova de regularidade fiscal;*
- xxvi. *anualmente, em até 30 (trinta) dias após o vencimento do prazo exigido em Lei para sua aprovação e entrega à Receita Federal, encaminhar ao Concedente, via protocolo, o balanço patrimonial e as demonstrações contábeis do exercício financeiro anterior;*
- xxvii. *publicar, anualmente, no Diário Oficial do Distrito Federal, o balanço patrimonial e as demonstrações contábeis e financeiras do exercício financeiro anterior;*
- xxviii. *atender as práticas de sustentabilidade ambiental previstas no art. 8º da Lei Distrital 4. 770, de 22 de fevereiro de 2012.*
- Concedente:
- i. *fiscalizar, permanentemente, a execução do serviço, zelando por qualidade, conforto e segurança;*
- ii. *assegurar a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão;*
- iii. *aplicar penalidades regulamentares e contratuais;*
- iv. *intervir na concessão, nos casos e nas condições previstas no contrato;*
- v. *declarar a extinção da concessão, nos casos previstos no contrato;*
- vi. *fixar tarifas, homologar reajustes e proceder às revisões tarifárias, para assegurar o seu equilíbrio econômico-financeiro;*
- vii. *fixar itinerários e pontos de parada;*
- viii. *fixar horários, frequência, frota e terminais de cada linha;*
- ix. *organizar, programar e fiscalizar o Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal;*
- x. *implantar e extinguir linhas e extensões;*

	<p>xi. <i>vistoriar os veículos da Concessionária;</i></p> <p>xii. <i>estabelecer as normas de conduta do pessoal de operação da Concessionária.</i></p>
Forma de Remuneração da Contratada	<i>A remuneração da Concessionária corresponde ao valor de sua tarifa técnica – que é o valor, por passageiro pagante transportado, constante da proposta financeira da Concessionária, devidamente atualizado, multiplicado pelo número de passageiros pagantes transportados.</i>
Reajuste Tarifário	<i>O valor da tarifa técnica será reajustado, a cada 12 (doze) meses, mediante aplicação de fórmula prevista no contrato.</i>
Requalificação da Tarifa	<i>N/A</i>
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<i>Sempre que ocorrerem quaisquer situações que afetem o equilíbrio econômico-financeiro da concessão e/ou os encargos da Concessionária.</i>
Formas de Reequilíbrio	<i>Revisão da tarifa técnica.</i>
Garantias	<i>A Concessionária presta, em favor do Concedente, garantia no montante de 3% (três por cento) do valor estimado dos investimentos iniciais da concessão.</i>
Hipóteses de extinção	<i>Advento do termo contratual; encampação; caducidade; rescisão; anulação; e falência ou extinção da empresa Concessionária.</i>
Riscos da Contratada	<i>Riscos inerentes à concessão, com exceção dos alocados ao Concedente e de situações previstas em lei.</i>
Riscos do Poder Concedente	<i>Risco de redução da quantidade de passageiros pagantes em relação aos números apresentados no projeto básico, que nortearam a elaboração da proposta financeira.</i>
Transferência / Subcontratação	<p><i>A Concessionária não poderá, no todo ou em parte, transferir a concessão ou o seu controle societário, nem realizar fusão ou cisão, salvo quando houver expressa e prévia anuência do Concedente, sob pena de caducidade da concessão.</i></p> <p><i>A Concessionária poderá contratar com terceiros o desenvolvimento e a execução de atividades inerentes, acessórias ou complementares à concessão.</i></p>
Transferência de Controle	<i>A Concessionária não poderá, no todo ou em parte, transferir a concessão ou o seu controle societário, nem realizar fusão ou cisão, salvo quando houver expressa e prévia anuência do Concedente, sob pena de caducidade da concessão.</i>
Penalidades	<i>O Concedente poderá, garantida prévia defesa, aplicar à Concessionária as penalidades previstas no Código Disciplinar, regulamentado pela Lei Distrital 3.106/2002, no que couber às normas do Decreto Distrital 26.851/2006 e ainda as seguintes sanções: advertência; apreensão do veículo; multa; e extinção do contrato, por caducidade.</i>
Aditivos Contratuais	<i>Foram formalizados dois aditivos, um em 28 de julho de 2021 para alterar a denominação do Concedente e fazer ajustes pontuais na cláusula da prestação dos serviços, e outro em 28 de dezembro de 2022 para prever o prazo atual de vigência do contrato.</i>

3.11.2.4 SEMOB/DF e Auto viação Marechal LTDA

Operações de Transporte Coletivo de Passageiros	
Contrato / Tipo de Operação	<i>Contrato de Concessão n° 08/2013</i>
Partes	<i>SEMOB/DF (Concedente) e Auto Viação Marechal LTDA (Concessionária)</i>
Autoridade Reguladora	<i>SEMOB/DF</i>
Objeto	<i>Delegação, por concessão, da prestação e exploração de serviço básico rodoviário, por meio de veículos de transporte coletivo de passageiros.</i>
Unidades federativas integrantes das linhas de transporte	<i>Distrito Federal</i>

Tipo de Outorga	Concessão comum
Valor do contrato	R\$ 1.393.216.599,46 (Um bilhão, trezentos e noventa e três milhões, duzentos e dezesseis mil, quinhentos e noventa e nove reais e quarenta e seis centavos)
Data de assinatura	26 de abril de 2013
Vigência	Até 25 de abril de 2033
Atribuições e obrigações	<p><u>Concessionária:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> i. prestar os serviços de forma adequada aos usuários; ii. cumprir e fazer cumprir as normas do serviço e as cláusulas do contrato de concessão iii. facilitar o exercício da fiscalização pela Concedente; iv. manter a frota adequada às exigências da demanda, empregando equipamentos de tecnologia moderna, visando à segurança e o conforto dos usuários; v. adotar uniformes e identificação, por meio de crachá, para o pessoal que opera o serviço; vi. cumprir as ordens de serviço emitidas pelo Concedente; vii. executar os serviços cumprindo, rigorosamente, o horário, frequência, frota, tarifa, itinerário, pontos de parada e terminais definidos pelo Concedente; viii. apresentar os veículos para vistoria do Concedente, sempre que for exigido, comprometendo-se a sanar eventuais irregularidades que possam comprometer o conforto, a segurança e a regularidade dos serviços; ix. manter as características fixadas pelo Concedente para os veículos em operação; x. preservar a inviolabilidade dos equipamentos, hardware e software de registro e controle de usuários e receita; xi. proporcionar, periodicamente, treinamento e reciclagem do pessoal de operação, nas áreas de relações humanas, segurança de tráfego e primeiros socorros; xii. tomar imediatas medidas em caso de interrupção de viagem, garantindo seu prosseguimento, sem qualquer ônus aos usuários que já tenham pago a tarifa; xiii. operar as linhas definidas no Edital de Licitação e seus anexos, para seu respectivo Lote, bem como aquelas que forem alteradas ou criadas pelo Concedente, no decorrer da concessão; xiv. implantar, operar, gerenciar e administrar, a partir do início da operação dos serviços, o sistema de vigilância da frota por câmeras de televisão; xv. operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, obrigando-se a saldá-los na época própria, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e a Concedente; xvi. assumir todos os encargos de possível demanda trabalhista, civil ou penal, relacionadas à execução do objeto, originariamente ou vinculada por prevenção, conexão ou contingência; xvii. assumir, ainda, a responsabilidade pelos encargos fiscais e comerciais; xviii. promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente, nos termos da legislação pertinente; xix. disponibilizar nos veículos, os adesivos, legendas, placas ou dispositivos informativos, internos, determinados pelo Concedente, em adequado estado de conservação e funcionamento; xx. manter garagem fechada com área de estacionamento, abastecimento, manutenção, inspeção e administração e demais

	<p><i>instalações, em tamanho suficiente para abrigar / toda sua frota e equipamentos, observando toda a legislação pertinente</i></p> <p>xxi. <i>garantir ao Concedente o livre acesso às suas instalações operacionais e veículos, para o exercício de suas atividades de gerenciamento do serviço de transporte coletivo;</i></p> <p>xxii. <i>responsabilizar-se pela obtenção das licenças e autorizações necessárias para desenvolvimento de suas atividades;</i></p> <p>xxiii. <i>responsabilizar-se pelos danos causados direta ou indiretamente ao Concedente, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo Concedente exclua ou atenua essa responsabilidade;</i></p> <p>xxiv. <i>em compatibilidade com as obrigações assumidas no contrato, manter as condições de habilitação exigidas na licitação;</i></p> <p>xxv. <i>encaminhar, sempre que solicitado pelo Concedente, a documentação de prova de regularidade fiscal;</i></p> <p>xxvi. <i>anualmente, em até 30 (trinta) dias após o vencimento do prazo exigido em Lei para sua aprovação e entrega à Receita Federal, encaminhar ao Concedente, via protocolo, o balanço patrimonial e as demonstrações contábeis do exercício financeiro anterior;</i></p> <p>xxvii. <i>publicar, anualmente, no Diário Oficial do Distrito Federal, o balanço patrimonial e as demonstrações contábeis e financeiras do exercício financeiro anterior;</i></p> <p>xxviii. <i>atender as práticas de sustentabilidade ambiental previstas no art. 8º da Lei Distrital 4. 770, de 22 de fevereiro de 2012.</i></p> <p><u>Concedente:</u></p> <p>i. <i>fiscalizar, permanentemente, a execução do serviço, zelando por qualidade, conforto e segurança;</i></p> <p>ii. <i>assegurar a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão;</i></p> <p>iii. <i>aplicar penalidades regulamentares e contratuais;</i></p> <p>iv. <i>intervir na concessão, nos casos e nas condições previstas no contrato;</i></p> <p>v. <i>declarar a extinção da concessão, nos casos previstos no contrato;</i></p> <p>vi. <i>fixar tarifas, homologar reajustes e proceder às revisões tarifárias, para assegurar o seu equilíbrio econômico-financeiro;</i></p> <p>vii. <i>fixar itinerários e pontos de parada;</i></p> <p>viii. <i>fixar horários, frequência, frota e terminais de cada linha;</i></p> <p>ix. <i>organizar, programar e fiscalizar o Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal;</i></p> <p>x. <i>implantar e extinguir linhas e extensões;</i></p> <p>xi. <i>vistoriar os veículos da Concessionária;</i></p> <p>xii. <i>estabelecer as normas de conduta do pessoal de operação da Concessionária.</i></p>
Forma de Remuneração da Contratada	<i>A remuneração da Concessionária corresponde ao valor de sua tarifa técnica – que é o valor, por passageiro pagante transportado, constante da proposta financeira da Concessionária, devidamente atualizado, multiplicado pelo número de passageiros pagantes transportados.</i>
Reajuste Tarifário	<i>O valor da tarifa técnica será reajustado, a cada 12 (doze) meses, mediante aplicação de fórmula prevista no contrato.</i>
Requalificação da Tarifa	<i>N/A</i>
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<i>Sempre que ocorrerem quaisquer situações que afetem o equilíbrio econômico-financeiro da concessão e/ou os encargos da Concessionária.</i>
Formas de Reequilíbrio	<i>Revisão da tarifa técnica.</i>
Garantias	<i>A Concessionária presta, em favor do Concedente, garantia no montante de 3% (três por cento) do valor estimado dos investimentos iniciais da concessão.</i>
Hipóteses de extinção	<i>Advento do termo contratual; encampação; caducidade; rescisão; anulação; e falência ou extinção da empresa Concessionária.</i>

Riscos da Contratada	<i>Riscos inerentes à concessão, com exceção dos alocados ao Concedente e de situações previstas em lei.</i>
Riscos do Poder Concedente	<i>Risco de redução da quantidade de passageiros pagantes em relação aos números apresentados no projeto básico, que nortearam a elaboração da proposta financeira.</i>
Transferência / Subcontratação	<i>A Concessionária não poderá, no todo ou em parte, transferir a concessão ou o seu controle societário, nem realizar fusão ou cisão, salvo quando houver expressa e prévia anuência do Concedente, sob pena de caducidade da concessão. A Concessionária poderá contratar com terceiros o desenvolvimento e a execução de atividades inerentes, acessórias ou complementares à concessão.</i>
Transferência de Controle	<i>A Concessionária não poderá, no todo ou em parte, transferir a concessão ou o seu controle societário, nem realizar fusão ou cisão, salvo quando houver expressa e prévia anuência do Concedente, sob pena de caducidade da concessão.</i>
Penalidades	<i>O Concedente poderá, garantida prévia defesa, aplicar à Concessionária as penalidades previstas no Código Disciplinar, regulamentado pela Lei Distrital 3.106/2002, no que couber às normas do Decreto Distrital 26.851/2006 e ainda as seguintes sanções: advertência; apreensão do veículo; multa; e extinção do contrato, por caducidade.</i>
Aditivos Contratuais	<i>Foram formalizados três aditivos, um em 28 de julho de 2021 para alterar a denominação do Concedente e fazer ajustes pontuais na cláusula da prestação dos serviços, um em 12 de abril de 2023 para prever o prazo atual de vigência do contrato, e outro 26 de junho de 2024 para alterar o CNPJ da Concessionária.</i>

3.11.2.5 SEMOB/DF e HP Transportes Coletivos LTDA

Operações de Transporte Coletivo de Passageiros	
Contrato / Tipo de Operação	<i>Contrato de Concessão n° 07/2013</i>
Partes	<i>SEMOB/DF (Concedente) e HP Transportes Coletivos LTDA (Concessionária)</i>
Autoridade Reguladora	<i>SEMOB/DF</i>
Objeto	<i>Delegação, por concessão, da prestação e exploração de serviço básico rodoviário, por meio de veículos de transporte coletivo de passageiros.</i>
Unidades federativas integrantes das linhas de transporte	<i>Distrito Federal</i>
Tipo de Outorga	<i>Concessão comum</i>
Valor do contrato	<i>R\$ 1.399.601.456,24 (Um bilhão, trezentos e noventa e nove milhões, seiscentos e um mil, quatrocentos e cinquenta e seis reais e vinte e quatro centavos)</i>
Data de assinatura	<i>26 de abril de 2013</i>
Vigência	<i>Até 25 de abril de 2033</i>
Atribuições e obrigações	<i>Concessionária:</i> <ol style="list-style-type: none"> <i>i. prestar os serviços de forma adequada aos usuários;</i> <i>ii. cumprir e fazer cumprir as normas do serviço e as cláusulas do contrato de concessão</i> <i>iii. facilitar o exercício da fiscalização pela Concedente;</i> <i>iv. manter a frota adequada às exigências da demanda, empregando equipamentos de tecnologia moderna, visando à segurança e o conforto dos usuários;</i> <i>v. adotar uniformes e identificação, por meio de crachá, para o pessoal que opera o serviço;</i> <i>vi. cumprir as ordens de serviço emitidas pelo Concedente;</i>

- vii. *executar os serviços cumprindo, rigorosamente, o horário, frequência, frota, tarifa, itinerário, pontos de parada e terminais definidos pelo Concedente;*
- viii. *apresentar os veículos para vistoria do Concedente, sempre que for exigido, comprometendo-se a sanar eventuais irregularidades que possam comprometer o conforto, a segurança e a regularidade dos serviços;*
- ix. *manter as características fixadas pelo Concedente para os veículos em operação;*
- x. *preservar a inviolabilidade dos equipamentos, hardware e software de registro e controle de usuários e receita;*
- xi. *proporcionar, periodicamente, treinamento e reciclagem do pessoal de operação, nas áreas de relações humanas, segurança de tráfego e primeiros socorros;*
- xii. *tomar imediatas medidas em caso de interrupção de viagem, garantindo seu prosseguimento, sem qualquer ônus aos usuários que já tenham pago a tarifa;*
- xiii. *operar as linhas definidas no Edital de Licitação e seus anexos, para seu respectivo Lote, bem como aquelas que forem alteradas ou criadas pelo Concedente, no decorrer da concessão;*
- xiv. *implantar, operar, gerenciar e administrar, a partir do início da operação dos serviços, o sistema de vigilância da frota por câmeras de televisão;*
- xv. *operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, obrigando-se a saldá-los na época própria, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e a Concedente;*
- xvi. *assumir todos os encargos de possível demanda trabalhista, civil ou penal, relacionadas à execução do objeto, originariamente ou vinculada por prevenção, conexão ou contingência;*
- xvii. *assumir, ainda, a responsabilidade pelos encargos fiscais e comerciais;*
- xviii. *promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente, nos termos da legislação pertinente;*
- xix. *disponibilizar nos veículos, os adesivos, legendas, placas ou dispositivos informativos, internos, determinados pelo Concedente, em adequado estado de conservação e funcionamento;*
- xx. *manter garagem fechada com área de estacionamento, abastecimento, manutenção, inspeção e administração e demais instalações, em tamanho suficiente para abrigar / toda sua frota e equipamentos, observando toda a legislação pertinente*
- xxi. *garantir ao Concedente o livre acesso às suas instalações operacionais e veículos, para o exercício de suas atividades de gerenciamento do serviço de transporte coletivo;*
- xxii. *responsabilizar-se pela obtenção das licenças e autorizações necessárias para desenvolvimento de suas atividades;*
- xxiii. *responsabilizar-se pelos danos causados direta ou indiretamente ao Concedente, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo Concedente exclua ou atenua essa responsabilidade;*
- xxiv. *em compatibilidade com as obrigações assumidas no contrato, manter as condições de habilitação exigidas na licitação;*
- xxv. *encaminhar, sempre que solicitado pelo Concedente, a documentação de prova de regularidade fiscal;*
- xxvi. *anualmente, em até 30 (trinta) dias após o vencimento do prazo exigido em Lei para sua aprovação e entrega à Receita Federal,*

	<p>encaminhar ao Concedente, via protocolo, o balanço patrimonial e as demonstrações contábeis do exercício financeiro anterior;</p> <p>xxvii. publicar, anualmente, no Diário Oficial do Distrito Federal, o balanço patrimonial e as demonstrações contábeis e financeiras do exercício financeiro anterior;</p> <p>xxviii. atender as práticas de sustentabilidade ambiental previstas no art. 8º da Lei Distrital 4. 770, de 22 de fevereiro de 2012.</p> <p><u>Concedente:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> i. fiscalizar, permanentemente, a execução do serviço, zelando por qualidade, conforto e segurança; ii. assegurar a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão; iii. aplicar penalidades regulamentares e contratuais; iv. intervir na concessão, nos casos e nas condições previstas no contrato; v. declarar a extinção da concessão, nos casos previstos no contrato; vi. fixar tarifas, homologar reajustes e proceder às revisões tarifárias, para assegurar o seu equilíbrio econômico-financeiro; vii. fixar itinerários e pontos de parada; viii. fixar horários, frequência, frota e terminais de cada linha; ix. organizar, programar e fiscalizar o Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal; x. implantar e extinguir linhas e extensões; xi. vistoriar os veículos da Concessionária; xii. estabelecer as normas de conduta do pessoal de operação da Concessionária.
Forma de Remuneração da Contratada	A remuneração da Concessionária corresponde ao valor de sua tarifa técnica – que é o valor, por passageiro pagante transportado, constante da proposta financeira da Concessionária, devidamente atualizado, multiplicado pelo número de passageiros pagantes transportados.
Reajuste Tarifário	O valor da tarifa técnica será reajustado, a cada 12 (doze) meses, mediante aplicação de fórmula prevista no contrato.
Requalificação da Tarifa	N/A
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	Sempre que ocorrerem quaisquer situações que afetem o equilíbrio econômico-financeiro da concessão e/ou os encargos da Concessionária.
Formas de Reequilíbrio	Revisão da tarifa técnica.
Garantias	A Concessionária presta, em favor do Concedente, garantia no montante de 3% (três por cento) do valor estimado dos investimentos iniciais da concessão.
Hipóteses de extinção	Advento do termo contratual; encampação; caducidade; rescisão; anulação; e falência ou extinção da empresa Concessionária.
Riscos da Contratada	Riscos inerentes à concessão, com exceção dos alocados ao Concedente e de situações previstas em lei.
Riscos do Poder Concedente	Risco de redução da quantidade de passageiros pagantes em relação aos números apresentados no projeto básico, que nortearam a elaboração da proposta financeira.
Transferência / Subcontratação	A Concessionária não poderá, no todo ou em parte, transferir a concessão ou o seu controle societário, nem realizar fusão ou cisão, salvo quando houver expressa e prévia anuência do Concedente, sob pena de caducidade da concessão. A Concessionária poderá contratar com terceiros o desenvolvimento e a execução de atividades inerentes, acessórias ou complementares à concessão.
Transferência de Controle	A Concessionária não poderá, no todo ou em parte, transferir a concessão ou o seu controle societário, nem realizar fusão ou cisão, salvo quando houver expressa e prévia anuência do Concedente, sob pena de caducidade da concessão.

Penalidades	<i>O Concedente poderá, garantida prévia defesa, aplicar à Concessionária as penalidades previstas no Código Disciplinar, regulamentado pela Lei Distrital 3.106/2002, no que couber às normas do Decreto Distrital 26.851/2006 e ainda as seguintes sanções: advertência; apreensão do veículo; multa; e extinção do contrato, por caducidade.</i>
Aditivos Contratuais	<i>Foram formalizados três aditivos, um em 28 de julho de 2021 para alterar a denominação do Concedente e fazer ajustes pontuais na cláusula da prestação dos serviços, um em 12 de abril de 2023 para prever o prazo atual de vigência do contrato, e outro 26 de junho de 2024 para alterar o CNPJ da Concessionária.</i>

3.11.2.6 SEMOB/DF e Expresso São José LTDA

Operações de Transporte Coletivo de Passageiros	
Contrato / Tipo de Operação	<i>Contrato de Concessão n° 02/2012</i>
Partes	<i>SEMOB/DF (Concedente) e Expresso São José LTDA (Concessionária)</i>
Autoridade Reguladora	<i>SEMOB/DF</i>
Objeto	<i>Delegação, por concessão, da prestação e exploração de serviço básico rodoviário, por meio de veículos de transporte coletivo de passageiros.</i>
Unidades federativas integrantes das linhas de transporte	<i>Distrito Federal</i>
Tipo de Outorga	<i>Concessão comum</i>
Valor do contrato	<i>R\$ 1.690. 729.236,60 (um bilhão, seiscentos e noventa milhões, setecentos e vinte e nove mil, duzentos e trinta e seis reais e sessenta centavos)</i>
Data de assinatura	<i>28 de dezembro de 2012</i>
Vigência	<i>Até 28 de junho de 2033</i>
Atribuições e obrigações	<p><u>Concessionária:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>i. prestar os serviços de forma adequada aos usuários;</i> <i>ii. cumprir e fazer cumprir as normas do serviço e as cláusulas do contrato de concessão</i> <i>iii. facilitar o exercício da fiscalização pela Concedente;</i> <i>iv. manter a frota adequada às exigências da demanda, empregando equipamentos de tecnologia moderna, visando à segurança e o conforto dos usuários;</i> <i>v. adotar uniformes e identificação, por meio de crachá, para o pessoal que opera o serviço;</i> <i>vi. cumprir as ordens de serviço emitidas pelo Concedente;</i> <i>vii. executar os serviços cumprindo, rigorosamente, o horário, frequência, frota, tarifa, itinerário, pontos de parada e terminais definidos pelo Concedente;</i> <i>viii. apresentar os veículos para vistoria do Concedente, sempre que for exigido, comprometendo-se a sanar eventuais irregularidades que possam comprometer o conforto, a segurança e a regularidade dos serviços;</i> <i>ix. manter as características fixadas pelo Concedente para os veículos em operação;</i> <i>x. preservar a inviolabilidade dos equipamentos, hardware e software de registro e controle de usuários e receita;</i> <i>xi. proporcionar, periodicamente, treinamento e reciclagem do pessoal de operação, nas áreas de relações humanas, segurança de tráfego e primeiros socorros;</i> <i>xii. tomar imediatas medidas em caso de interrupção de viagem, garantindo seu prosseguimento, sem qualquer ônus aos usuários que já tenham pago a tarifa;</i>

- xiii. *operar as linhas definidas no Edital de Licitação e seus anexos, para seu respectivo Lote, bem como aquelas que forem alteradas ou criadas pelo Concedente, no decorrer da concessão;*
- xiv. *implantar, operar, gerenciar e administrar, a partir do início da operação dos serviços, o sistema de vigilância da frota por câmeras de televisão;*
- xv. *operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, obrigando-se a saldá-los na época própria, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e a Concedente;*
- xvi. *assumir todos os encargos de possível demanda trabalhista, civil ou penal, relacionadas à execução do objeto, originariamente ou vinculada por prevenção, conexão ou contingência;*
- xvii. *assumir, ainda, a responsabilidade pelos encargos fiscais e comerciais;*
- xviii. *promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente, nos termos da legislação pertinente;*
- xix. *disponibilizar nos veículos, os adesivos, legendas, placas ou dispositivos informativos, internos, determinados pelo Concedente, em adequado estado de conservação e funcionamento;*
- xx. *manter garagem fechada com área de estacionamento, abastecimento, manutenção, inspeção e administração e demais instalações, em tamanho suficiente para abrigar / toda sua frota e equipamentos, observando toda a legislação pertinente*
- xxi. *garantir ao Concedente o livre acesso às suas instalações operacionais e veículos, para o exercício de suas atividades de gerenciamento do serviço de transporte coletivo;*
- xxii. *responsabilizar-se pela obtenção das licenças e autorizações necessárias para desenvolvimento de suas atividades;*
- xxiii. *responsabilizar-se pelos danos causados direta ou indiretamente ao Concedente, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo Concedente exclua ou atenua essa responsabilidade;*
- xxiv. *em compatibilidade com as obrigações assumidas no contrato, manter as condições de habilitação exigidas na licitação;*
- xxv. *encaminhar, sempre que solicitado pelo Concedente, a documentação de prova de regularidade fiscal;*
- xxvi. *anualmente, em até 30 (trinta) dias após o vencimento do prazo exigido em Lei para sua aprovação e entrega à Receita Federal, encaminhar ao Concedente, via protocolo, o balanço patrimonial e as demonstrações contábeis do exercício financeiro anterior;*
- xxvii. *publicar, anualmente, no Diário Oficial do Distrito Federal, o balanço patrimonial e as demonstrações contábeis e financeiras do exercício financeiro anterior;*
- xxviii. *atender as práticas de sustentabilidade ambiental previstas no art. 8º da Lei Distrital 4. 770, de 22 de fevereiro de 2012.*
Concedente:
 - i. *fiscalizar, permanentemente, a execução do serviço, zelando por qualidade, conforto e segurança;*
 - ii. *assegurar a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão;*
 - iii. *aplicar penalidades regulamentares e contratuais;*
 - iv. *intervir na concessão, nos casos e nas condições previstas no contrato;*
 - v. *declarar a extinção da concessão, nos casos previstos no contrato;*
 - vi. *fixar tarifas, homologar reajustes e proceder às revisões tarifárias, para assegurar o seu equilíbrio econômico-financeiro;*

	<ul style="list-style-type: none"> vii. <i>fixar itinerários e pontos de parada;</i> viii. <i>fixar horários, frequência, frota e terminais de cada linha;</i> ix. <i>organizar, programar e fiscalizar o Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal;</i> x. <i>implantar e extinguir linhas e extensões;</i> xi. <i>vistoriar os veículos da Concessionária;</i> xii. <i>estabelecer as normas de conduta do pessoal de operação da Concessionária.</i>
Forma de Remuneração da Contratada	<i>A remuneração da Concessionária corresponde ao valor de sua tarifa técnica – que é o valor, por passageiro pagante transportado, constante da proposta financeira da Concessionária, devidamente atualizado, multiplicado pelo número de passageiros pagantes transportados.</i>
Reajuste Tarifário	<i>O valor da tarifa técnica será reajustado, a cada 12 (doze) meses, mediante aplicação de fórmula prevista no contrato.</i>
Requalificação da Tarifa	<i>N/A</i>
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<i>Sempre que ocorrerem quaisquer situações que afetem o equilíbrio econômico-financeiro da concessão e/ou os encargos da Concessionária.</i>
Formas de Reequilíbrio	<i>Revisão da tarifa técnica.</i>
Garantias	<i>A Concessionária presta, em favor do Concedente, garantia no montante de 3% (três por cento) do valor estimado dos investimentos iniciais da concessão.</i>
Hipóteses de extinção	<i>Advento do termo contratual; encampação; caducidade; rescisão; anulação; e falência ou extinção da empresa Concessionária.</i>
Riscos da Contratada	<i>Riscos inerentes à concessão, com exceção dos alocados ao Concedente e de situações previstas em lei.</i>
Riscos do Poder Concedente	<i>Risco de redução da quantidade de passageiros pagantes em relação aos números apresentados no projeto básico, que nortearam a elaboração da proposta financeira.</i>
Transferência / Subcontratação	<p><i>A Concessionária não poderá, no todo ou em parte, transferir a concessão ou o seu controle societário, nem realizar fusão ou cisão, salvo quando houver expressa e prévia anuência do Concedente, sob pena de caducidade da concessão.</i></p> <p><i>A Concessionária poderá contratar com terceiros o desenvolvimento e a execução de atividades inerentes, acessórias ou complementares à concessão.</i></p>
Transferência de Controle	<i>A Concessionária não poderá, no todo ou em parte, transferir a concessão ou o seu controle societário, nem realizar fusão ou cisão, salvo quando houver expressa e prévia anuência do Concedente, sob pena de caducidade da concessão.</i>
Penalidades	<i>O Concedente poderá, garantida prévia defesa, aplicar à Concessionária as penalidades previstas no Código Disciplinar, regulamentado pela Lei Distrital 3.106/2002, no que couber às normas do Decreto Distrital 26.851/2006 e ainda as seguintes sanções: advertência; apreensão do veículo; multa; e extinção do contrato, por caducidade.</i>
Aditivos Contratuais	<i>Foram formalizados três aditivos, um em 28 de julho de 2021 para alterar a denominação do Concedente e fazer ajustes pontuais na cláusula da prestação dos serviços, um em 28 de dezembro de 2022 para prorrogar o contrato por 6 (seis) meses, e outro 26 de junho de 2024 para prever o prazo atual de vigência do contrato.</i>

3.11.2.7 SEMOB/DF e COBRATAETE

Operações de Transporte Coletivo de Passageiros	
Contrato / Tipo de Operação	Contrato de Adesão n° 006/2008

Partes	<i>SEMOB/DF e Cooperativa Brasiliense de Transportes Autônomos Escolares, Turismo e Especiais do Distrito Federal - COOBATAETE (“Autorizatória”)</i>
Autoridade Reguladora	<i>SEMOB/DF</i>
Objeto	<i>A delegação, a título precário, da outorga permissiva destinada à operação do serviço básico do sistema de transporte público coletivo, através da frota representada por 01 (um) lote de 31 (trinta e um) microônibus.</i>
Unidades federativas integrantes das linhas de transporte	<i>Distrito Federal</i>
Tipo de Outorga	<i>Permissão</i>
Valor do contrato	<i>N/A</i>
Data de assinatura	<i>22 de fevereiro de 2008</i>
Vigência	<i>Até 28 de fevereiro de 2028</i>
Atribuições e obrigações	<p><u>Permissionária:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>i. operar o lote ou lotes de veículos, de modo a garantir segurança, regularidade, eficiência e comodidade, na forma da lei e demais normas;</i> <i>ii. observar os procedimentos ou normas a que deve sujeitar-se o sistema de transporte público coletivo do Distrito Federal, em especial as constantes no Regulamento e no Código Disciplinar;</i> <i>iii. operar dentro das especificações operacionais estabelecidas nas Ordens de Serviço emitidas pela entidade gestora;</i> <i>iv. cobrar do usuário e arrecadar, a tarifa que couber, em espécie ou sob a forma de vale-transporte, cartão magnético, bilhete ou assemelhados, desde que regularmente instituídos;</i> <i>v. guardar, conservar, manter, reparar e remover os veículos de sua frota, incluídos os de reserva, observadas as normas técnicas;</i> <i>vi. permitir aos servidores credenciados pela entidade gestora livre acesso, em qualquer época, às instalações e equipamentos integrantes do serviço, bem como a seus registros contábeis;</i> <i>vii. manter no Distrito Federal, durante a vigência da permissão, suas instalações destinadas à execução dos serviços, com escrituração de natureza contábil, fiscal, trabalhista, previdenciária e as demais pertinentes;</i> <i>viii. zelar pela integridade dos bens vinculados à prestação do serviço, bem como segurá-los adequadamente;</i> <i>ix. manter os usuários oportunamente informados e orientados sobre o funcionamento do serviço, observadas as normas estabelecidas pela entidade gestora;</i> <i>x. ressarcir o Distrito Federal por quaisquer danos ou prejuízos que lhe forem causados em decorrência da execução dos serviços objetos deste contrato;</i> <i>xi. arcar com as despesas decorrentes de sua prestação de serviço, tais como: pessoal, administração, operação, manutenção, tributos, encargos sociais e previdenciários e seguros, bem como aqueles relativos à compra ou locação de instalações e de equipamentos necessários à garantia dos níveis de serviços especificados nas normas pertinentes;</i> <i>xii. substituir sistematicamente os veículos que atingirem a idade limite de modo a manter o perfil etário especificado para a frota em serviço;</i> <i>xiii. realizar as contratações, inclusive de sua mão de obra, conforme disposições do direito privado e pela legislação trabalhista, não estabelecendo qualquer relação entre terceiros contratados pela permissionária e o Distrito Federal;</i> <i>xiv. fornecer, nos prazos e modos estabelecidos pela entidade gestora os dados técnicos e econômicos relativos ao serviço;</i> <i>xv. responsabilizar-se pelos veículos, sua manutenção e conservação, pelo pessoal de operação, bem como pelos encargos sociais, fiscais decorrentes da execução deste contrato;</i>

	<p>xvi. a manter durante toda a execução do contrato, em compatibilidade com as obrigações com ele assumidas.</p> <p><u>Distrito Federal:</u></p> <p>i. regulamentar o serviço concedido e orientar, fiscalizar e controlar por meio de equipamentos eletrônicos e/ou de agentes próprios ou credenciados, permanentemente a sua prestação;</p> <p>ii. aplicar as penalidades regulamentares e contratuais; intervir na prestação do serviço, nos casos e condições previstos em lei;</p> <p>iii. extinguir a permissão, nos casos previstos em lei e no Contrato de Adesão;</p> <p>iv. homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas na forma prevista em lei, e nas normas pertinentes;</p> <p>v. cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas previstas no Contrato de Adesão;</p> <p>vi. zelar pela boa qualidade do serviço, receber, apurar e solucionar queixas e reclamações dos usuários, que serão cientificados, no prazo legal, das providências tomadas;</p> <p>vii. declarar de utilidade pública os bens necessários à execução do serviço, promovendo as desapropriações, diretamente ou mediante outorga de poderes à permissionária, caso em que será desta a responsabilidade pelas indenizações cabíveis;</p> <p>viii. declarar de necessidade ou utilidade pública, para fins de instituição de servidão administrativa, os bens necessários à execução de serviço, promovendo-a diretamente ou mediante outorga de poderes à permissionária, caso em que será desta a responsabilidade pelas indenizações cabíveis;</p> <p>ix. estimular o aumento da qualidade, produtividade, preservação do meio-ambiente e conservação;</p> <p>x. estimular a formação de associações de usuários para defesa de interesses relativo ao serviço.</p>
Forma de Remuneração da Contratada	A remuneração se dá por meio de receitas operacionais, advindas do recebimento em espécie e do resgate de créditos de viagem registrados e de receitas não operacionais, advindas de exploração de publicidade nos veiculos e de outras que lhes forem destinadas.
Reajuste Tarifário	Sem previsão específica.
Requalificação da Tarifa	Sem previsão específica.
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	N/A
Formas de Reequilíbrio	N/A
Garantias	N/A.
Hipóteses de extinção	Extingue-se a permissão, sem prejuízo do disposto na legislação pertinente:(i) advento do termo contratual;(ii) encampação; (iii) caducidade; (iv) rescisão; (v) anulação; (vi) extinção, falência, liquidação ou insolvência da empresa permissionária;(vii) perda dos requisitos de idoneidade financeira ou capacidade técnica da permissionária; e (viii) superveniência de lei ou decisão judicial que caracterize a inexecutabilidade da delegação.
Riscos da Contratada	N/A.
Riscos do Poder Concedente	N/A.
Transferência / Subcontratação	É vedada à Permissionária, sob pena de extinção da Permissão, a transferência, a qualquer título, dos serviços delegados, sem a aprovação prévia, expressa e escrita da SEMOB/DF.
Transferência de Controle	Sem previsão específica.
Penalidades	Garantida a prévia defesa, sem prejuízos do disposto na legislação pertinente, aplicam-se as

	<i>seguintes penalidades: advertência; multa; suspensão do direito de licitar e contratar com o Distrito Federal; declaração de inidoneidade; e cassação da permissão.</i>
Aditivos Contratuais	<i>Foram formalizados três aditivos, um em 28 de fevereiro de 2018 para alterar o nome da Permissãoária e reduzir a frota de 50 (cinquenta) para 31 (trinta e um) veículos; uma em 23 de junho de 2020 para promover alteração do contrato, visando à garantia da disponibilidade e da assiduidade dos veículos utilizados na prestação dos serviços de transporte público, mediante substituição eventual e temporária da frota efetiva.</i>

3.11.2.8 Município de Novo Gama e Lidertrans

Operações de Transporte Coletivo de Passageiros	
Contrato / Tipo de Operação	<i>Contrato n° 58/2023</i>
Partes	<i>Município de Novo Gama e Lidertrans (Autorizatária)</i>
Autoridade Reguladora	<i>Circunscrição Municipal de Trânsito</i>
Objeto	<i>Prestação de serviços e exploração de linhas de transporte público coletivo municipal urbano e rural de passageiros municipal.</i>
Unidades federativas integrantes das linhas de transporte	<i>Município de Novo Gama</i>
Tipo de Outorga	<i>Autorização</i>
Valor do contrato	<i>N/A</i>
Data de assinatura	<i>21 de agosto de 2023</i>
Vigência	<i>21 de agosto de 2024</i>
Atribuições e obrigações	<i>A Autorizatária fica encarregada de disponibilizar, em até 90 (noventa) dias, sistema de bilhetagem eletrônica.</i>
Forma de Remuneração da Contratada	<i>O contrato somente prevê o valor de cada passagem ofertada pela Autorizatária, qual seja R\$ 3,75 (três reais e setenta e cinco centavos), que serão pagos diretamente à Autorizatária.</i>
Reajuste Tarifário	<i>Sem previsão específica.</i>
Requalificação da Tarifa	<i>Sem previsão específica.</i>
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<i>É prevista a possibilidade de recomposição</i>
Formas de Reequilíbrio	<i>Reajuste ou revisão de tarifa.</i>
Garantias	<i>N/A.</i>
Hipóteses de extinção	<i>Sem previsão específica.</i>
Riscos da Contratada	<i>N/A.</i>
Riscos do Poder Concedente	<i>N/A.</i>
Transferência / Subcontratação	<i>Somente possível com anuência do chefe do Poder Executivo municipal.</i>
Transferência de Controle	<i>Sem previsão específica.</i>
Penalidades	<i>Prevê a aplicação das sanções do art. 87 da Lei n° 8.666/93.</i>
Aditivos Contratuais	<i>N/A.</i>

3.11.3 Sistema de Bilhetagem do DF

Operação envolvida	Transporte Público Coletivo distrital
Autoridade responsável	<i>SEMOB/DF, que possui competência para implantar a política tarifária municipal, conforme previsto na Lei n° 4.011/2007 e o BRB, que é responsável pela confecção e manutenção de cadastros, a geração, distribuição e comercialização dos cartões e dos créditos de viagem, pelo processamento dos dados e informações inerentes ao sistema de bilhetagem, bem como o repasse dos valores devidos de forma individualizada aos delegatários do serviço de transporte público coletivo, conforme previsto no Decreto Distrital n° 43.879/2022.</i>
Instrumento contratual / convênio	<i>Não há.</i>

Conta de Arrecadação/Centralização	Não há disposição específica quanto a esse tópico nos normativos e instrumentos jurídicos encontrados/disponibilizados.
Conta de Repasse	Não há disposição específica quanto a esse tópico nos normativos e instrumentos jurídicos encontrados/disponibilizados.
Conta de Complementação	Não há disposição específica quanto a esse tópico nos normativos e instrumentos jurídicos encontrados/disponibilizados.
Sistema de Rateio	<p>Não há qualquer documento que formalize e/ou sistematize o sistema de rateio. Há, no entanto, a previsão de que é atribuição do BRB realizar os repasses dos valores devidos, de forma individualizada, aos delegatários de transporte público, conforme previsto no Decreto Distrital nº 43.879/2022.</p> <p>Conforme o Decreto 39.994/2019 e a Cláusula 9.2 do Acordo de Cooperação Técnica e Operacional nº 01/2022, o BRB retém percentual remuneratório de 4% (quatro por cento) sobre o valor diário faturado pelos delegatários, sendo que esse percentual incide sobre os valores de todas as tarifas pagas no âmbito do STPC/DF, excluída a parcela de subsídio.</p>
Ordem de prioridades nos repasses	Não há disposição específica quanto a esse tópico nos normativos e instrumentos jurídicos encontrados/disponibilizados.
Periodicidade dos repasses	Diária, conforme previsto no Decreto Distrital nº 33.559/2012.
Instituição financeira custodiante	O BRB assume o papel de instituição financeira custodiante.