

elaborarem estimativas confiáveis sobre o montante de CRÉDITOS DE TRANSPORTE e CRÉDITOS DE VALE TRANSPORTE, que deverá ser revertido ao PODER CONCEDENTE; (viii) não há razoabilidade na imposição de exigência à CONCESSIONÁRIA, de tal maneira que, mesmo que apenas parcialmente, as receitas oriundas de aplicações financeiras dos CRÉDITOS DE TRANSPORTE vendidos e não utilizados tenham que se referir a formas específicas de aplicação financeira, cujo perfil de risco e liquidez, dentre outras características, não coadunem com o almejado pela CONCESSIONÁRIA ou cuja escolha não esteja sob o exclusivo alvitre da CONCESSIONÁRIA, como, por exemplo, a taxa SELIC ou a taxa de Certificado de Depósito Interbancários (CDI) estipuladas nas cláusulas 18.1.3 e 18.14; (ix) ainda que seja proporcionalmente pequeno em relação ao valor total dos CRÉDITOS DE TRANSPORTE vendidos durante a CONCESSÃO, o valor total dos CRÉDITOS DE TRANSPORTE vendidos e não utilizados alcançará valor expressivo, tanto ao longo de toda a vigência da CONCESSÃO, no caso de CRÉDITOS DE TRANSPORTE adquiridos por USUÁRIOS CADASTRADOS, quanto após 12 (doze) meses contados da última utilização, se os CRÉDITOS DE TRANSPORTE forem adquiridos por USUÁRIOS NÃO CADASTRADOS; (x) as obrigações relativas à reversão das receitas oriundas de aplicações financeiras dos CRÉDITOS DE TRANSPORTE vendidos e não utilizados impedem que a CONCESSIONÁRIA dê o tratamento que entender adequado, de acordo com a sua estratégia de negócios, às receitas financeiras referentes à totalidade dos valores depositados na CONTA ARRECADADORA entre a aquisição dos CRÉDITOS DE TRANSPORTE e a sua efetiva utilização no pagamento de TARIFA PÚBLICA DE TRANSPORTE, constituindo verdadeiro condicionante e limitador para a obtenção de receitas acessórias que são imprescindíveis para a atratividade da CONCESSÃO; (xi) as regras das cláusulas 18.1.3 e 18.1.4 destoam frontalmente da intenção do PODER CONCEDENTE de facultar que estas receitas financeiras componham o rol das receitas acessórias a serem percebidas pela CONCESSIONÁRIA, atuando, mais uma vez, como fator que prejudica a atratividade da CONCESSÃO; (xii) diante da previsão contratual de que as receitas financeiras decorrentes da aplicação dos CRÉDITOS DE TRANSPORTE pertencem exclusivamente à CONCESSIONÁRIA, há inconsistência entre o disposto nas cláusulas 18.1.3, 18.1.4 e 40.2 e o disposto na cláusula 19.2; (xiii) em decorrência do acima exposto, entende-se como adequado que a CONCESSIONÁRIA faça a devolução dos CRÉDITOS DE TRANSPORTE devidamente corrigidos pela inflação no período; solicitamos: (i) reformar a redação das cláusulas 18.1.3, 18.1.4 e 40.2, de maneira a fazer com que as receitas financeiras oriundas da aplicação dos valores depositados na CONTA ARRECADADORA entre a aquisição dos CRÉDITOS DE TRANSPORTE e a sua efetiva utilização no pagamento de TARIFA PÚBLICA DE TRANSPORTE, sejam exclusivamente destinadas à CONCESSIONÁRIA, eliminando qualquer obrigação de reversão, ao PODER CONCEDENTE, das receitas financeiras relativas aos CRÉDITOS de TRANSPORTE vendidos e não utilizados; (ii) que a reforma das cláusulas 18.1.3, 18.1.4 e 40.2 preveja a obrigação da CONCESSIONÁRIA reverter os CRÉDITOS DE TRANSPORTE atualizados monetariamente, pela variação do IPCA/IBGE ou índice que o substitua; e, (iii) em face das alterações efetuadas na redação dos itens 18.1.3, 18.1.4 e 40.2, seja procedida a recontagem do prazo para abertura da presente licitação, de maneira a proporcionar a oportunidade e o tempo hábil para a participação de empresas que anteriormente deixaram de fazê-lo, devido ao atualmente disposto nos itens 18.1.3, 18.1.4 e 40.2, ou passarão a ter interesse de fazê-lo, em função das alterações efetuadas no originalmente solicitado nos itens 18.1.3, 18.1.4 e 40.2.

**RESPOSTA:** A reversão dos CRÉDITOS DE TRANSPORTE conforme previsto nas cláusulas 18.1.3 e 18.1.4 da Minuta do Contrato se dará conjuntamente com as receitas financeiras obtidas pela sua respectiva aplicação em taxa SELIC ou taxa de Certificado de Depósito Interbancários (CDI). Sendo assim, essa reversão não é inconsistente com cláusulas 19.2, 19.2.1 e 19.2.2 da Minuta do Contrato, ou seja, toda receita financeira que a Concessionária obter em aplicação financeira acima da taxa SELIC ou TAXA de CDI será computada como receita acessória da Concessionária.

**PERGUNTA 02:** ANEXO I.2 - TERMO DE REFERÊNCIA. Considerando ser de imprescindível importância às licitantes, dispor de informações que possibilitem avaliar devida e corretamente o custo e o prazo de desenvolvimento de eventuais adequações de software do sistema de bilhete eletrônico, que elas pretendem utilizar para atendimento do SBD, solicitamos: (i) informar quais são e descrever as características e finalidades dos tipos de cartões de transporte utilizados no atual sistema de bilhete eletrônico em operação nos modais de transporte sob titularidade da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro; (ii) informar quais são e descrever as características e finalidades das regras de negócio utilizadas no atual sistema de bilhete eletrônico em operação nos modais de transporte sob titularidade da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, incluindo, mas não se limitando, aquelas aplicáveis à integração de linhas municipais, à integração de linhas intermunicipais, à integração entre modais de transporte municipais e estaduais (Metrô Rio, Supervia e Barcas), ao uso do Bilhete Único Intermunicipal - BUI, ao uso do Bilhete Único Carioca - BUC, ao uso de cartões de gratuidade, ao uso de cartões estudante e ao uso de outros cartões com benefícios tarifários; (iii) informar quais são e descrever as características e finalidades de novas regras de negócio a serem suportadas pelo SBD, que, embora ainda estejam sendo utilizadas no atual sistema de bilhete eletrônico

em operação nos modais de transporte sob titularidade da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, a SMTR já tem a intenção de implantar no SBD, assim como, em quais prazos deverá ser realizada a respectiva implantação, a partir da assinatura do contrato de concessão.

**RESPOSTA:** As regras de negócio do novo sistema de bilhete eletrônico estão descritas no Anexo I.2 Termo de Referência e no Anexo I.5 - Descritivo do Sistema de Transporte Público Coletivo

**PERGUNTA 03:** Entendemos que serão aceitos no processo, para todos os efeitos legais, que os documentos sejam assinados por meio de recursos de certificação digital, realizado por autoridade certificadora credenciada no âmbito da Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP Brasil. Está correto o nosso entendimento?

**RESPOSTA:** Os documentos deverão ser endereçadas à COMISSÃO DE LICITAÇÃO e protocoladas na Rua Dona Mariana, nº 48, Botafogo, na Cidade do Rio de Janeiro, no horário de 9 às 16 horas, ou por e-mail para bilhete@smtr.rio@gmail.com até 16 horas, contendo arquivo anexado com a petição em formato "pdf", assinatura eletrônica do requerente que atenda aos requisitos de integridade e autoria por meio de chave criptográfica e certificado digital, bem como informação do endereço eletrônico do requerente para a resposta.

**COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO  
AVISO DE ESCLARECIMENTO Nº 10  
CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº CO 01/2022  
PROCESSO NÚMERO 03/003.335/2021  
CONCESSÃO SISTEMA DE BILHETAGEM DIGITAL**

**PERGUNTA 01:** Considerando a participação de dinheiro em espécie no crédito, deverá abrir a referência do custo, "valor utilizado como base de cálculo e percentual utilizado para chegar no custo projetado no edital". Assim é aceito ou precisamos detalhar melhor?

**RESPOSTA:** A tabela 9 do Estudo de Modelagem Econômico Financeira é uma estimativa para dimensionamento do negócio. Cada licitante deve considerar as suas próprias referências e apresentar a proposta conforme ANEXO I.8 - Modelos de Cartas e Declarações - 4. MODELO DE PROPOSTA ECONÔMICA.

**PERGUNTA 02:** Com relação ao cadastro dos usuários, é necessário fazer consulta do CPF do usuário como pré-requisito para cadastramento? Caso positivo, quais são as limitações para vedação ou não do cadastramento? Exemplo: Morte?

**RESPOSTA:** Conforme Termo de Referência, item 4.5.1, o SBD destina-se ao atendimento de USUÁRIOS cadastrados no próprio sistema e deverá oferecer soluções para a utilização dos serviços de transporte por USUÁRIOS que optem por não realizar esse cadastramento. Para os USUÁRIOS que desejarem realizar cadastro, este cadastro deverá ser único e será composto por dados utilitários, de caráter obrigatório, destinados à identificação do USUÁRIO, incluindo nome, data de nascimento e CPF, e, para estabelecer um canal de comunicação com ele, endereço de residência, endereço eletrônico (e-mail) e telefone. A limitação para o cadastramento estará pautada na legislação em vigor e principalmente na LGPD.

**COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO  
AVISO DE ESCLARECIMENTO Nº 11  
CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº CO 01/2022  
PROCESSO NÚMERO 03/003.335/2021  
CONCESSÃO SISTEMA DE BILHETAGEM DIGITAL**

**PERGUNTA 01:** Edital Item 7.1. Objeto Anexo I.1 Minuta do Contrato Cláusula 9 - ETAPAS DE MOBILIZAÇÃO E TRANSIÇÃO E INÍCIO DA OPERAÇÃO. O Projeto do SBD afetará diretamente a execução do Contrato de Concessão do VLT, uma vez que as funções da Entidade de Arrecadação e Repartição Tarifária serão assumidas pela empresa responsável pelo SBD e a SMTR. O VLT possui contratos em vigor com a RioCard e a Fetranspor, firmados por determinação do Contrato de Concessão do VLT com as entidades indicadas pelo Poder Concedente, para que tais entidades atuem como Entidade de Arrecadação e Repartição Tarifária, os quais, dada a exclusividade determinada no Edital, entendemos que deverão ser descontinuados em razão com a contratação pretendida no âmbito deste edital de licitação, com os consequentes impactos para as concessões de transporte em vigor, notadamente o VLT. Nosso entendimento está correto?

**RESPOSTA:** Esse questionamento não diz respeito aos termos do Edital e Anexos da Licitação.

**PERGUNTA 02:** Edital Item 7.1. Objeto Anexo I.1 Minuta do Contrato Cláusula 9 - ETAPAS DE MOBILIZAÇÃO E TRANSIÇÃO E INÍCIO DA OPERAÇÃO. Tendo em vista que a perspectiva é que o sistema atualmente operado pela RioCard/Fetranspor será descontinuado com a entrada em operação do SBD, quais providências o Município do Rio de Janeiro entende que os Operadores, tais como o VLT Carioca, devem adotar em relação aos contratos e obrigações já existentes entre eles e a RioCard/Fetranspor?

**RESPOSTA:** Esse questionamento não diz respeito aos termos do Edital e Anexos da Licitação.

**PERGUNTA 03:** Edital Item 7.1. Objeto Anexo I.1 Minuta do Contrato Cláusula 9 - ETAPAS DE MOBILIZAÇÃO E TRANSIÇÃO E INÍCIO DA OPERAÇÃO. A Concessionária entende que será necessário que a concessionária do SBD e os Operadores de transporte celebrem, individualmente, contratos com a finalidade de regular a relação jurídica

e os aspectos operacionais das interações que, acreditamos, se darão na prática, incluindo, mas não se limitando a regular a matriz de responsabilidades, direitos e obrigações das partes, acesso aos dados de sua operação e de todas as transações financeiras e operacionais coletadas pelo SBD que ocorrerem em seus veículos, entre outros temas. Este entendimento está correto? Em caso positivo, qual o cronograma de etapas de mobilização e transição que o Poder Concedente adotará para levar a efeito essa transição? Adicionalmente, quais documentos precisarão ser firmados entre a Concessionária do SBD e os Operadores para o que sistema entre em plena operação?

**RESPOSTA:** Conforme Anexo I.2 Termo de Referência item 4.1. PLANO DE MOBILIZAÇÃO E TRANSIÇÃO, em até 15 (quinze) dias corridos a partir da ORDEM DE INÍCIO, a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar o Plano de Mobilização e Transição do SISTEMA DE BILHETAGEM Atual, detalhando as atividades necessárias. Não haverá necessidade de que os operadores celebrem, individualmente, contratos com a CONCESSIONÁRIA do SBD.

**PERGUNTA 04:** Anexo I.1 - Minuta do Contrato. Item 4.1. Objeto. Sob a ótica do Contrato de Concessão do VLT, notadamente da cláusula 31.3, (ii) e (iv), a implementação do SBD constitui evento de responsabilidade do Poder Concedente, ocorrido após a data de apresentação da proposta econômica na licitação do VLT. O SBD afetará diretamente a execução do Contrato de Concessão do VLT, uma vez que as funções da Entidade de Arrecadação e Repartição Tarifária serão assumidas pela empresa responsável pelo SBD e a SMTR (esta que realizará a repartição tarifária, cujos critérios em relação à ordem de preferência de repasses, repartição de integrações, dentre outros temas, tampouco estão definidos com clareza até o presente momento). O VLT possui contratos em vigor com a RioCard e a Fetranspor, firmados em razão das disposições do Contrato de Concessão do VLT, com as entidades indicadas pelo Poder Concedente, para que tais entidades atuem como Entidade de Arrecadação e Repartição Tarifária, tendo sido realizados investimentos diversos e substanciais pelo VLT Carioca para, dentre outros, a customização do sistema e melhor atendimento da população, os quais poderão se perder em razão da ruptura com o sistema em operação. Tendo em vista que o sistema atualmente operado pela RioCard/Fetranspor será descontinuado com a entrada em operação do SBD, o Poder Concedente deve indicar para a Concessionária do VLT qual providência esta deve tomar tanto em relação aos investimentos já realizados, como em relação às consequências jurídico-contratuais decorrentes da relação contratual da Concessionária do VLT com a RioCard/Fetranspor. Registre-se que, a atual taxa de renúnciação do contrato com a RioCard é de 3,6%, e que há numa análise preliminar a previsão de multa em razão de eventual encerramento antecipado de, ao menos R\$ 3,7 milhões (data base 2016) reajustáveis, para o caso de rescisão em razão de ato do Poder Concedente. Feitas essas considerações, a Concessionária do VLT Carioca entende que, caberá ao Poder Concedente arcar com os investimentos necessários às adequações e customizações necessários para o sistema SDB em relação às necessidades do modal VLT Carioca. Este entendimento está correto?

**RESPOSTA:** Esse questionamento não diz respeito aos termos do Edital e Anexos da Licitação e deverá ser tratado diretamente com a SMTR.

**PERGUNTA 05:** Anexo I.1 - Minuta do Contrato. Item 4.1. Objeto. Em relação às sanções contratuais decorrentes da descontinuidade de contratos celebrados pelos Operadores com os atuais prestadores dos serviços de bilhete eletrônico, arrecadação e repartição tarifária, as sanções contratuais de tais contratos serão arcadas pelo Poder Concedente?

**RESPOSTA:** Esse questionamento não diz respeito aos termos do Edital e Anexos da Licitação e deverá ser tratado diretamente com a SMTR.

**PERGUNTA 06:** Anexo I.2 - Termo de Referência 3. Especificação de Equipamentos. O contrato a ser assinado pelo Poder Concedente com a concessionária do SBD assegurará a viabilidade da fiscalização, pelo VLT, da validação dos usuários do VLT em qualquer solução de pagamento a ser disponibilizada, desde sua imediata implantação, já que a fiscalização no VLT Carioca é condição necessária à sua operação e ao controle dos níveis de não validação que, em última instância, afeta diretamente o Poder Público e o erário Municipal. Tal fiscalização se dá de forma distinta das demais Operadores de Transporte, em razão do acesso ao VLT Carioca desprovido de catracas ou barreiras, com estações abertas e majoritariamente sem bloqueios, sendo certo que a fiscalização deverá ser assegurada pelo Poder Concedente e pela concessionária do SBD desde o início da operação do SBD e em qualquer tipo de meio de pagamento ou de sistema, seja baseado em Contas ou em Cartões Moedeiros. Nosso entendimento está correto?

**RESPOSTA:** A disponibilização de equipamentos de fiscalização deverá ser tratada entre a CONCESSIONÁRIA do SBD e a CONCESSIONÁRIA do VLT, não estando prevista o fornecimento desses equipamentos no escopo do Edital e Anexos.

**PERGUNTA 07:** Anexo I.2 - Termo de Referência 3. Especificação de Equipamentos. O Contrato de Concessão do VLT prevê que o VLT deve implementar medidas para controlar os níveis de não validação, sendo a fiscalização pelos seus agentes a principal delas. O Regulamento dos Serviços do VLT, aprovado pelo Decreto Municipal 41.627, de 2016, também prevê como obrigação do VLT (art. 8º, inciso XXIV) inibir e desenvolver ações que visem coibir a não validação do bilhete de transporte pelos usuários, e, por consequência, inibir a utilização