

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 Moederos. 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

do serviço sem o pagamento da tarifa. O referido regulamento também prevê que o VLT poderá, por meio dos seus agentes, realizar abordagens aleatórias aos usuários no interior dos veículos, nas paradas e estações para verificação da validação dos bilhetes. Já a Lei Municipal 6.065, de 2016, estabelece penalidade de multa para o usuário do VLT que utiliza o serviço sem o pagamento da tarifa, sendo que seu decreto regulamentador (Decreto Municipal 41.628, de 2016) determina que cabe à Guarda Municipal aplicar as penalidades, a partir da indicação pelos agentes do VLT dos usuários inadimplentes. Este ponto se mostra fundamental, considerando que o primeiro atendimento, ou atendimento emergencial corretivo/restabelecimento, é sempre dado pelos Operadores e visa minimizar o impacto operacional provocado por eventuais indisponibilidades em sistemas de bilhetagem, sugerimos a inclusão da capacitação das equipes técnicas das operadoras como responsabilidade da empresa que assumirá o SBD. Este ponto é crucial para a viabilidade da operação do VLT, que, é um modal que opera sem catraca ou outras barreiras para o acesso do passageiro. Neste sentido, importante registrar que o controle da validação (i.e. da evasão) é interesse tanto do VLT, quanto do Poder Concedente, uma vez que tal risco é compartilhado pelas partes no Contrato de Concessão, sendo certo que a elevação dos níveis de evasão também onera os recursos públicos. A respeito do item em referência, a Concessionária do VLT entende que o contrato a ser celebrado com a concessionária do SBD contemplará o fornecimento dos equipamentos portáteis (hardware) e sistemas (software) para fiscalização pelos agentes do VLT, bem como a realização de capacitação e treinamento, sem imputar-lhe novos ônus. Este entendimento está correto?

**RESPOSTA:** Não está previsto o fornecimento dos equipamentos para fiscalização dos agentes do VLT no Edital e Anexos.

**PERGUNTA 08:** Anexo I.2 - Termo de Referência 3. Especificação de Equipamentos. Considerando: (i) que o VLT é um modal de acesso direto pelos usuários, sem catracas ou barreiras, com estações abertas e majoritariamente sem bloqueios, com horários de altíssima demanda, é necessário que o tempo de fiscalização entre a aproximação do bilhete do EDF (equipamento de fiscalização) do agente de fiscalização e a resposta do equipamento ocorra em tempo não superior a 1 segundo, de forma a permitir a fiscalização do elevado número de usuários e manter os níveis de evasão atuais, permitindo a regular operação do modal nos parâmetros atuais sem onerar de forma ineficiente o Poder Concedente em razão das evasões; (ii) Os dados de fiscalização precisam ser registrados em banco de dados e disponibilizados para o VLT após o evento de fiscalização, permitindo a gestão de equipes que atuam para atingir os índices de não validação previstos no Contrato de Concessão. Dadas as particularidades do VLT Carioca, é essencial que os dados estejam disponíveis até às 3 horas da manhã do dia seguinte da operação comercial, de forma a permitir a gestão de equipes de agentes de fiscalização que garantem os índices de evasão previstos no Contrato de Concessão do VLT Carioca; (iii) As fiscalizações executadas devem estar sempre associadas a um agente do VLT. Dadas as especificações do VLT Carioca, é necessário que o modal VLT Carioca possa controlar as ações de fiscalização de seus agentes. Nesse sentido, é também necessário que cada agente disponha de usuário e senha individualizados ao sistema, de forma que desde o início de suas ações se possa controlar de forma individualizada os passageiros fiscalizados, assim como data, hora, sentido, linha, trem e identificador único do meio usado para pagamento (ex: NR do cartão ou panhash). Deve ser previsto funcionalidade de login/logout do agente que realizará as atividades de fiscalização, associando assim os dados gerados durante a atividade; (iv) Deve permitir a fiscalização por leitura automática, por aproximação e/ou câmera, do meio utilizado para pagamento da tarifa. O processo de fiscalização pode ser realizado por torniquetes, no caso de modais estruturados neste modo de fiscalização de pagamento de tarifa, ou, como no caso do VLT, por funcionários dedicados à função. Pela natureza das atividades, requisitos funcionais e principalmente pelos aspectos de segurança, o processo de fiscalização deve ser realizado por equipamento portátil, sem necessidade de uso de ambas as mãos, capaz verificar pagamento de tarifas e regras de negócio aplicadas e com autonomia funcional de no mínimo 8 horas de funcionamento contínuo. Assim como os custos de aquisição dos primeiros validadores serão da empresa que assumirá o SBD, os equipamentos de fiscalização também deverão fazer parte do rol de equipamentos a serem fornecidos aos operadores que necessitem desse tipo de equipamento para a fiscalização dos usuários; (v) Deve ser possível fiscalizar a validação feita por todas as soluções de pagamento admitidas no SBD; > O EDF (equipamento de fiscalização) do agente de fiscalização deve dispor de recurso para geração de evidência adequada à Guarda Municipal para aplicação de penalidade de multa para o usuário do VLT que utilizar o serviço sem o pagamento da tarifa, conforme o Decreto Municipal 41.628, de 2016; (vi) Deverá permitir a visualização de uma ou mais viagens, em período determinado por parâmetro, esta última considerando a possibilidade de múltiplo pagamento. Os usuários do VLT Carioca incorporaram o uso deste transporte e regras de integração/viagem no seu dia a dia. Tais regras fazem parte da responsabilidade do processo de fiscalização que ocorre continuamente no interior das composições, o qual demanda visibilidade das últimas viagens pagas por um determinado meio de pagamento, podendo ser um único pagamento ou múltiplos pagamentos, com seus dados correspondentes. Essas informações precisam ficar disponíveis durante período correspondente ao direito de viagem do usuário e de acordo com a regras de negócio vigentes na ocasião da prestação de serviço. Em tempo, define-se

como múltiplo pagamento o uso de um único meio de pagamento para pagamento de mais de uma tarifa de viagem, em um período máximo para a ocorrência da viagem múltipla; (vii) Transações valoradas ou não (gratuidades; cartão funcional e integrações VLTxVLT) devem ser passíveis de fiscalização. O processo de fiscalização ocorre para todos os tipos de usuários de transporte, sendo eles pagantes, gratuitos ou integrados. Desta forma, a tecnologia aplicada para este fim precisa considerar todas as formas possíveis de viagem; (viii) Os equipamentos de fiscalização deverão possuir autonomia mínima de 8 horas de uso contínuo, possibilidade de uso de bateria sobressalente e conectividade 3G/4G, WIFI e GPRS. Considerando que a eficiência do processo de fiscalização depende diretamente do tempo do ato da fiscalização em si e disponibilidade do fiscal para execução da função, a autonomia do equipamento afeta diretamente a eficiência deste processo. Assim sendo e baseado nos turnos regulares aplicados a cada fiscal, 8 horas é o requisito mínimo para garantir a continuidade do processo de fiscalização; (ix) Disponibilização de dados de integração entre linhas, Data, Hora, Trem e sentido das validações, permitindo assim a clara identificação das ocorrências da validação e/ou pagamento de tarifa. A prestação de serviço de transportes em qualquer modal é baseada na fiscalização, que valida os critérios da viagem adquirida, que em modais com catraca, é realizada pelos torniquetes que registram e validam local, data, hora, sentido, entre outros, e, desta forma, regulam o acesso dos usuários à área de prestação do serviço/embarque. Em modais sem catracas, como o caso do VLT, deverá ser disponibilizado meios que garantam essa fiscalização, em tempo, da prestação do serviço de transporte e conferência dos direitos da viagem adquirida e definidas pelas regras de negócio vigentes no modal; (x) É necessário que o SBD disponibilize os dados de validações em tempo não superior a 5 segundos, de forma a permitir a fiscalização do elevado número de usuários nos curtos tempos de viagens e manter os níveis de evasão atuais, permitindo a regular operação do modal nos parâmetros atuais e sem onerar de forma ineficiente o Poder Concedente. Importante frisar que o tempo de viagem entre paradas pode ser de até 1 minuto, ou seja, o tempo de viagem também pode ser baixo, levando à necessidade de que a fiscalização seja feita de forma extremamente ágil, ainda mais em horários de pico de demanda. (xi) Adicionalmente, o sistema do SBD deve manter as informações da fiscalização por, no mínimo, o prazo prescrito para a apresentação de eventuais reclamações pelos usuários, de forma que, se preciso, as informações possam ser acessadas. Indagamos se os critérios operacionais elencados acima serão contemplados no Sistema de Bilhetagem Digital, a ser contratado com a futura concessionária do SBD? **RESPOSTA:** O equipamento utilizado na fiscalização não está contemplado como obrigação da CONCESSIONÁRIA. As informações das transações nos validadores estarão disponíveis para os operadores em até 30 segundos na Central de Operações do SBD, permitindo o uso para realizar as consultas e criação de mecanismos de controle.

**PERGUNTA 09:** Anexo I.1 - Minuta do Contrato Cláusula 10.3. A Cláusula 10.3 do Contrato prevê que: "Empenhar esforços para a conclusão de acordos de INTEROPERABILIDADE com outros emissores de crédito, apresentando todas as ações e negociações realizadas ao PODER CONCEDENTE, bem como atender às determinações do PODER CONCEDENTE relacionadas à INTEROPERABILIDADE. A ausência de garantia sobre os convênios de interoperabilidade para assegurar a integração do SBD com o sistema de bilhetagem em vigor na região metropolitana do Rio de Janeiro causará impactos relevantes na demanda dos modais de transporte coletivos municipais além de ferir, diretamente, o Contrato de Concessão do VLT, que estabelece a responsabilidade do Poder Concedente de promover a inserção do VLT no BUC e BUM (Cláusula 2.7.2). Sob a ótica do Contrato de Concessão do VLT, notadamente da cláusula 31.3, (ii) e (iv), a implementação do SBD sem a garantia dos acordos de interoperabilidade que garantam a inserção do VLT nos benefícios tarifários do BUC e BUE constitui evento superveniente e modificativo do equilíbrio contratual, de responsabilidade do Poder Concedente, ocorrido após a data de apresentação da proposta econômica na licitação do VLT. Assim sendo, a Concessionária do VLT Carioca indaga se o Poder Concedente assegurará que ao momento da entrada em funcionamento do SDB, será garantida a operacionalização dos benefícios tarifários do BUC e BUE?? Caso não seja assegurada a operacionalização do benefício desde o início da entrada em funcionamento do SBD, o Poder Concedente arcará com o respectivo direito da Concessionária do VLT Carioca ao reequilíbrio econômico-financeiro Contrato de Concessão do VLT?

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

**PERGUNTA 10:** Anexo I.2 - Termo de Referência 4.1.1.2. Mobilização completa 4.2.1 Fornecimento de Validadores. O Termo de Referência prevê que "o PODER CONCEDENTE irá determinar aos OPERADORES DE TRANSPORTE, sob pena de revogação e de não renovação da licença de seus respectivos veículos, a retirada dos respectivos SAMS e/ou VALIDADORES dos veículos, estações e terminais dos sistemas municipais de transporte". Além disso, prevê que "O PODER CONCEDENTE terá como obrigação demandar aos OPERADORES DE TRANSPORTE, em cronograma compatível com o Plano para Fornecimento de Validadores, que instalem os VALIDADORES fornecidos pela CONCESSIONÁRIA nos veículos, estações e terminais sob sua gestão. O PODER CONCEDENTE terá como prerrogativa e obrigação vistoriar os veículos, estações e terminais sob gestão dos OPERADORES DE TRANSPORTE e poderá

revogar ou não conceder o licenciamento aos veículos que não atenderem à instalação prevista, lacrando-os, retirando-os de circulação e aplicando as sanções contratuais cabíveis." Assim sendo, a obrigação dos Operadores nessa etapa contempla, meramente, a disponibilização dos trens/veículos, paradas e estações para a Concessionária do SBD realizar a instalação dos novos equipamentos e a retirada dos validadores atuais, sendo certo que qualquer custo ou despesa que decorra dessas adequações, serão de responsabilidade da Concessionária do SBD ou do Poder Concedente. Esse entendimento está correto?

**RESPOSTA:** A responsabilidade da instalação dos validadores é do Operador, a CONCESSIONÁRIA é responsável por entregar os validadores, conforme tabela 2 do Anexo I.2 - Termo de Referência.

**PERGUNTA 11:** Anexo I.2 - Termo de Referência Item 4.2.1 - Tabela 5. Cronograma de Implantação de Validadores ao Longo da Concessão. A minuta do Contrato estabelece que o concessionário responsável pelo SBD efetuará o desconto de sua remuneração previamente ao repasse da Receita Tarifária integral à Câmara de Compensação Tarifária. Apesar disso, o contrato de financiamento de longo prazo e os contratos de garantia a ele correlatos, firmados pelo VLT com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES ("Empréstimo de Longo Prazo"), que viabilizou a implantação do VLT Carioca e cujas garantias foram anuidadas pelo Poder Concedente, contemplam a cessão fiduciária em garantia, para o BNDES, de sua Receita Tarifária, o que implica que o recebimento da totalidade da Receita Tarifária do VLT deve, necessariamente, transitar primeiramente pela conta mantida pelo VLT no Banco Santander (Brasil) S.A. (Conta Vinculada), vedados quaisquer descontos ou outras destinações a esses recursos, como garantia às obrigações financeiras assumidas pelo VLT com o BNDES com a anuidade da CDURP e do Poder Concedente. A Concessionária do VLT Carioca entende que o desconto da taxa de bilhetagem prevista na minuta do Contrato somente se aplicará após a aprovação dos financiadores dos modais de transporte que tenham situação similar à do VLT, respeitando-se os contratos e a estrutura de garantias relacionadas ao financiamento do projeto firmados ou, alternativamente, o Poder Concedente deverá avaliar a mudança superveniente na estrutura prevista para o SBD nesse sentido, na minuta do contrato antes da efetiva implantação do sistema, para adequar a estas peculiaridades das estruturas financeiras vigentes. Esse entendimento é correto? Adicionalmente, a se manter a estrutura atual de repasses e descontos do SBD, como serão as etapas de governança para a implantação desse aspecto da futura concessão do SBD em relação aos Operadores de transporte?

**RESPOSTA:** A arquitetura financeira que albergue os ajustes realizados pela concessionária do VLT diz respeito aos procedimentos financeiros atinentes à Câmara de Compensação Tarifária interina ou definitiva, de modo que o questionamento não diz respeito aos termos do Edital e Anexos da Licitação.

**PERGUNTA 12:** Anexo I.2 - Termo de Referência 6.2 Gestão financeira de vendas e Câmara de Compensação Tarifária. O Termo de Referência estabelece que, instituída a Câmara de Compensação Tarifária do Município, o cálculo da remuneração dos OPERADORES DE TRANSPORTE será feito a posteriori, pelo PODER CONCEDENTE e enquanto a CÂMARA DE COMPENSAÇÃO TARIFÁRIA do MUNICÍPIO (CCT) não for instituída por instrumento específico, a CONCESSIONÁRIA realizará a repartição e compensação de pagamentos aos OPERADORES DE TRANSPORTE, sendo que a compensação interina de pagamentos ao VLT ocorrerá 5 vezes por semana. Em relação ao repasse para os operadores dos valores arrecadados, é importante que o Projeto do SBD assegure o repasse da receita tarifária para os operadores de acordo com os prazos praticados atualmente. Assim, de modo a não prejudicar o fluxo de caixa dos Operadores e impor a necessidade de financiamentos de curto prazo (como contratos de capital de giro) não contemplados na estruturação das propostas relativas às concessões dos Operadores e, portanto, desequilíbrios nas concessões dos operadores, entendemos que o Poder Concedente assegurará que, em qualquer período do SBD, ou seja, antes ou após a instituição da CÂMARA DE COMPENSAÇÃO TARIFÁRIA, os repasses aos Operadores, será feito considerando a totalidade dos valores de arrecadação, sempre no dia útil seguinte ao seu processamento. Esse entendimento está correto?

**RESPOSTA:** Conforme item 6.2 do Anexo I.2 do Termo de Referência a liquidação será diariamente, até às 12:00 (doze) horas (meio-dia), a CONCESSIONÁRIA repassará à CCT ou de forma interina, como descrito no item 6.2.1, os valores de CRÉDITOS DE TRANSPORTE utilizados e processados.

**PERGUNTA 13:** Termo de Referência 3.4. Máquinas de autoatendimento (ATM) Anexo I.5 Descritivo do Sistema de Transporte Público Coletivo 1. Visão Geral do Sistema de Transporte. O Sistema VLT é composto por 26 paradas e 3 estações. Em diversas partes do Edital e seus Anexos é mencionado apenas o termo "Estações VLT". Como exemplo, mencionamos a "Tabela 4. Prazos para reparo de ATMs". Entendemos que a utilização da terminologia "Estações VLT" no Edital e nos anexos tem por intenção se referir e contemplar também as paradas do VLT Carioca, devendo ser entendida como "Estações e Paradas VLT". Este entendimento está correto?

**RESPOSTA:** Está correto o entendimento.

**PERGUNTA 14:** Anexo I.5 Descritivo do Sistema de Transporte Público Coletivo 3.1 Política Tarifária. Atualmente, de acordo com as regras de repartição vigentes da tarifa integrada do BUC (ainda que em desacordo

com o Contrato de Concessão do VLT), o VLT não arrecada nenhum valor da tarifa integrada. Isto significa que, independentemente de o usuário utilizar o VLT para a primeira (neste caso o VLT "embolsa provisoriamente" a tarifa, mas a devolve na sequência) ou segunda viagem, o VLT não recebe a tarifa integrada. A Concessionária do VLT Carioca entende que tal descumprimento do Contrato de Concessão do VLT será solucionado com a assinatura do contrato do SBD, independentemente da edição de ato normativo pelo Poder Concedente nesse sentido, e que a repartição tarifária do BUC passará a honrar o repasse de 65% da tarifa do BUC ao VLT, conforme previsão do Contrato de Concessão do VLT. Esse entendimento está correto?

**RESPOSTA:** A repartição tarifária é uma política que deverá ser respeitada pelos operadores e pela CONCESSIONÁRIA. Sobre as cláusulas do contrato de concessão do VLT não diz respeito aos termos do Edital e Anexos da Licitação e deverá ser tratado diretamente com a SMTR.

**COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO  
AVISO DE ESCLARECIMENTO Nº 12  
CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº CO 01/2022  
PROCESSO NÚMERO 03/003.335/2021  
CONCESSÃO SISTEMA DE BILHETAGEM DIGITAL**

**PERGUNTA 1:** Quantidade de recargas feitas mensalmente, na rede de validadores dos delegatários de serviços de SPPO, discriminando as aplicações.

**RESPOSTA:** Não recebemos informação sobre recargas do atual operador do sistema de bilhetagem.

**PERGUNTA 2:** Quantidade de passageiros por benefícios de gratuidades referentes ao SISTEMA DE TRANSPORTE DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO.

**RESPOSTA:** A informação poderá ser obtida no site da SMTR - TRANSPARÊNCIA DA MOBILIDADE - INFORMAÇÕES DAS OPERAÇÕES DOS ÔNIBUS - QUANTIDADE DE PASSAGEIROS COM GRATUIDADES NOS ÔNIBUS, filtrando por o CONSÓRCIO e a LINHA/ESTAÇÃO. No DATA.RIO também estão disponíveis todos os RELATÓRIOS DIÁRIOS DE OPERAÇÃO encaminhados pelos OPERADORES DE TRANSPORTE, mês a mês, de Janeiro de 2015 a Fevereiro de 2022.

**PERGUNTA 3:** Quantidade de cartões de gratuidades referentes ao SISTEMA DE TRANSPORTE DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO.

**RESPOSTA:** Não temos informação sobre a quantidade de cartões de gratuidade emitidos.

**PERGUNTA 4:** Quantidade de passageiros usuários do benefício de Vale-transporte referentes ao SISTEMA DE TRANSPORTE DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO.

**RESPOSTA:** Não temos informação sobre a quantidade de cartões de vale-transporte emitidos.

**PERGUNTA 5:** Quantidade de transações sem integrações referentes ao SISTEMA DE TRANSPORTE DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO.

**RESPOSTA:** Essa informação poderá ser obtida no site da SMTR - TRANSPARÊNCIA DA MOBILIDADE - INFORMAÇÕES DAS OPERAÇÕES DOS ÔNIBUS - MAIS INFORMAÇÕES, No DATA.RIO também estão disponíveis todos os RELATÓRIOS DIÁRIOS DE OPERAÇÃO encaminhados pelos OPERADORES DE TRANSPORTE, mês a mês, de Janeiro de 2015 a Fevereiro de 2022.

**PERGUNTA 6:** Quantidade de transações com integrações referentes ao SISTEMA DE TRANSPORTE DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO.

**RESPOSTA:** Essa informação poderá ser obtida no site da SMTR - TRANSPARÊNCIA DA MOBILIDADE - INFORMAÇÕES DAS OPERAÇÕES DOS ÔNIBUS - MAIS INFORMAÇÕES, No DATA.RIO também estão disponíveis todos os RELATÓRIOS DIÁRIOS DE OPERAÇÃO encaminhados pelos OPERADORES DE TRANSPORTE, mês a mês, de Janeiro de 2015 a Fevereiro de 2022.

**PERGUNTA 7:** Quantidade total de transações referentes ao SISTEMA DE TRANSPORTE DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO.

**RESPOSTA:** Essa informação poderá ser obtida no site da SMTR - TRANSPARÊNCIA DA MOBILIDADE - INFORMAÇÕES DAS OPERAÇÕES DOS ÔNIBUS - MAIS INFORMAÇÕES, No DATA.RIO também estão disponíveis todos os RELATÓRIOS DIÁRIOS DE OPERAÇÃO encaminhados pelos OPERADORES DE TRANSPORTE, mês a mês, de Janeiro de 2015 a Fevereiro de 2022.

**PERGUNTA 8:** Quantidade total de cartões BUC(bilhete único carioca) com aplicação VT.

**RESPOSTA:** Não temos informação sobre a quantidade de cartões BUC emitidos.

**PERGUNTA 9:** Quantidade de cartões BUC(bilhete único carioca) sem aplicação VT.

**RESPOSTA:** Não temos informação sobre a quantidade de cartões BUC emitidos.

**PERGUNTA 10:** Quantidade de transações feitas em dinheiro no interior dos serviços de SPPO sem considerar os serviços tronco-alimentos de BRT.

**RESPOSTA:** A informação poderá ser obtida no site da SMTR - TRANSPARÊNCIA DA MOBILIDADE - INFORMAÇÕES DAS OPERAÇÕES DOS

ÔNIBUS - MAIS INFORMAÇÕES SOBRE A OPERAÇÃO DOS ÔNIBUS selecionando QTDE DE PAGAMENTOS EM ESPÉCIE e CONSÓRCIO. No DATA.RIO também estão disponíveis todos os RELATÓRIOS DIÁRIOS DE OPERAÇÃO encaminhados pelos OPERADORES DE TRANSPORTE, mês a mês, de Janeiro de 2015 a Fevereiro de 2022.

**PERGUNTA 11:** Considerando que o serviço tronco-alimentado de BRT, dos serviços de SPPO, encontravam-se em situação de intervenção e à partir de 17/02/2022 passaram por caducidade parcial, sendo assim a SMTR tem domínio tem domínio sobre as transações acontecidas no ambiente segregado do serviço, pedimos esclarecimentos referentes a Quantidade de recargas feitas mensalmente, na rede de BILHETAGEM das estações de BRT discriminando as aplicações e as respectivas estações em que aconteceram.

**RESPOSTA:** Não recebemos informações sobre recargas do atual operador do sistema de bilhetagem.

**PERGUNTA 12:** Quantidade de passageiros por benefícios de gratuidades referentes ao SISTEMA DE TRANSPORTE DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO.

**RESPOSTA:** A informação poderá ser obtida no site da SMTR - TRANSPARÊNCIA DA MOBILIDADE - INFORMAÇÕES DAS OPERAÇÕES DOS ÔNIBUS - QUANTIDADE DE PASSAGEIROS COM GRATUIDADES NOS ÔNIBUS, filtrando por o CONSÓRCIO e a LINHA/ESTAÇÃO. No DATA.RIO também estão disponíveis todos os RELATÓRIOS DIÁRIOS DE OPERAÇÃO encaminhados pelos OPERADORES DE TRANSPORTE, mês a mês, de Janeiro de 2015 a Fevereiro de 2022.

**PERGUNTA 13:** Quantidade de transações sem integrações referentes ao SISTEMA DE TRANSPORTE DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO ocorridas na rede de BILHETAGEM das estações de BRT discriminando as aplicações e as respectivas estações em que aconteceram.

**RESPOSTA:** Essa informação poderá ser obtida no site da SMTR - TRANSPARÊNCIA DA MOBILIDADE - INFORMAÇÕES DAS OPERAÇÕES DOS ÔNIBUS - MAIS INFORMAÇÕES, filtrando por ACORDO BRT e LINHAS/ESTAÇÕES. No DATA.RIO também estão disponíveis todos os RELATÓRIOS DIÁRIOS DE OPERAÇÃO encaminhados pelos OPERADORES DE TRANSPORTE, mês a mês, de Janeiro de 2015 a Fevereiro de 2022.

**PERGUNTA 14:** Quantidade de transações com integrações referentes ao SISTEMA DE TRANSPORTE DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO ocorridas na rede de BILHETAGEM das estações de BRT discriminando as aplicações e as respectivas estações em que aconteceram.

**RESPOSTA:** Essa informação poderá ser obtida no site da SMTR - TRANSPARÊNCIA DA MOBILIDADE - INFORMAÇÕES DAS OPERAÇÕES DOS ÔNIBUS - MAIS INFORMAÇÕES, filtrando por ACORDO BRT e LINHAS/ESTAÇÕES. No DATA.RIO também estão disponíveis todos os RELATÓRIOS DIÁRIOS DE OPERAÇÃO encaminhados pelos OPERADORES DE TRANSPORTE, mês a mês, de Janeiro de 2015 a Fevereiro de 2022.

**PERGUNTA 15:** Quantidade total de transações referentes ao SISTEMA DE TRANSPORTE DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO ocorridas na rede de BILHETAGEM das estações de BRT discriminando as aplicações e as respectivas estações em que aconteceram.

**RESPOSTA:** Essa informação poderá ser obtida no site da SMTR - TRANSPARÊNCIA DA MOBILIDADE - INFORMAÇÕES DAS OPERAÇÕES DOS ÔNIBUS - MAIS INFORMAÇÕES, filtrando por ACORDO BRT e LINHAS/ESTAÇÕES. No DATA.RIO também estão disponíveis todos os RELATÓRIOS DIÁRIOS DE OPERAÇÃO encaminhados pelos OPERADORES DE TRANSPORTE, mês a mês, de Janeiro de 2015 a Fevereiro de 2022.

**PERGUNTA 16:** Considerando que o serviço tronco-alimentado de BRT, dos serviços de SPPO, encontravam-se em situação de intervenção e à partir de 17/02/2022 passaram por caducidade parcial, sendo assim a SMTR tem domínio sobre as transações acontecidas no ambiente segregado do serviço. Qual o volume médio de numerário diário(R\$), que acontece em cada estação de BRT?

**RESPOSTA:** Não temos informação sobre o volume médio de numerário diário que acontece em cada estação de BRT. O SISTEMA BRT é operado pela Mobi.Rio.

**PERGUNTA 17:** Qual o volume médio de numerário diário(R\$) em cada ATM, relacionado por modal operacional?

**RESPOSTA:** Essa informação não é fornecida pelo atual operador do sistema de bilhetagem.

**PERGUNTA 18:** Considerando que o serviço tronco-alimentado de BRT, dos serviços de SPPO, encontravam-se em situação de intervenção e à partir de 17/02/2022 passaram por caducidade parcial, sendo assim tem domínio sobre as transações acontecidas no ambiente segregado do serviço. Quantas e quais estações do serviço tronco-alimentado de BRT, possuem estrutura de venda com BILHETEIROS PRESENTES e qual o total das equipes envolvidas nestas atividades por estação? Os bilheteiros(FUNCIÓNÁRIOS) serão da responsabilidade de quem?

**RESPOSTA:** A contratação de funcionários para a bilheteria não está incluída no objeto da presente licitação.

**PERGUNTA 19:** Que tipo de POS será usado pelos bilheteiros nas estações de BRT?

**RESPOSTA:** Os POS com a especificação que consta no item 3.5 do Anexo I.2 Termo de Referência.

**PERGUNTA 20:** Na última audiência, ficou consignado que as movimentações em dinheiro que ocorrerem nos modais serão pagas ao operador do SISTEMA DE BILHETAGEM DIGITAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Qual será o mecanismo de aferição disto e qual garantia a SMTR dará ao operador de que estas vendas serão remuneradas à taxa de 4%?

**RESPOSTA:** Devem ser usados como referência aos questionamentos apenas os documentos editais, porém esclarecemos que, conforme item 5.4 do Anexo I.2 Termo de Referência, "o SBD deverá controlar a totalidade de transações de catraca e registrar a utilização e a totalidade dos valores arrecadados em dinheiro nos veículos e equipamentos urbanos, para fins de encontro e acerto de contas relacionadas ao pagamento da remuneração dos OPERADORES DE TRANSPORTE".

**PERGUNTA 21:** Considerando o slide número 35, da audiência pública de 27/01/2022.

Em que é informado que alguns bens poderão ser alugados e logo não são passíveis de vinculação e tampouco de reversão. Quais bens serão vinculados a concessão e quais serão revertidos ao final do contrato de delegação por concessão?

Recomendamos que esta informação faça parte do CONTRATO DE DELEÇÃO POR CONCESSÃO.

**RESPOSTA:** Devem ser usados como referência aos questionamentos apenas os documentos editais. Sobre os bens reversíveis, está disposto no Anexo I.1 - Minuta de Contrato, cláusula 45.

**COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO  
AVISO DE ESCLARECIMENTO Nº 13  
CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº CO 01/2022  
PROCESSO NÚMERO 03/003.335/2021  
CONCESSÃO SISTEMA DE BILHETAGEM DIGITAL**

**PERGUNTA 01:** ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO, cláusula 30.9.2.

Considerando que o Edital não deve dar margem a eventual dúvida sobre o que nele está estabelecido, solicitamos confirmar se é correto nosso entendimento de que se aplica a seguinte alteração de redação, de maneira a assegurar o perfeito entendimento do disposto na cláusula 30.9.2: "O PODER CONCEDENTE examinará o pedido, podendo, a seu critério, solicitar esclarecimentos e/ou documentos adicionais à CONCESSIONÁRIA e/ou ao(s) FINANCIADOR(ES), convocar os CONTROLADORES DA SOCIEDADE ou diretores da CONCESSIONÁRIA e tomar outras providências consideradas adequadas". Em caso negativo, solicitamos informar a que CONTROLADORES ACIONÁRIOS se refere a cláusula 30.9.2.

**RESPOSTA:** Está correto o entendimento.

**PERGUNTA 02:** ANEXO I.1 - Minuta do Contrato, cláusula 31.3.1 (iv). Solicitamos informar de que consiste o posto de fiscalização previsto na cláusula 31.3.1 (iv).

**RESPOSTA:** Consiste em um espaço dentro das instalações da CONCESSIONÁRIA para que os agentes do PODER CONCEDENTE possam se instalar e realizar a fiscalização, se necessário.

**PERGUNTA 03:** ANEXO I - MINUTA DO CONTRATO, cláusula 33.1. Solicitamos confirmar que é correto nosso entendimento de que os seguros denominados genericamente de "Seguros das Operações", na cláusula 33.1, referem-se exclusivamente ao Seguro de Responsabilidade Civil, previsto na cláusula 33.3, e ao Seguro de Riscos Patrimoniais, previsto na cláusula 33.4. Em caso negativo, solicitamos informar que outros seguros deverão ser mantidos pela CONCESSIONÁRIA, adicionalmente ao Seguro de Responsabilidade Civil e ao Seguro de Riscos Patrimoniais.

**RESPOSTA:** Uma vez cobertos, no mínimo, os riscos listados na cláusula 33.2, deverão ser contratados ao menos os seguros expressamente mencionados nas cláusulas 33.3 e 33.4, sem embargo da contratação de outros seguros pela concessionária, tais como o Seguro-Garantia previsto na cláusula 32.2, iv.

**PERGUNTA 04:** ANEXO I - MINUTA DO CONTRATO, cláusula 33.1.1. É correto nosso entendimento de que, adicionalmente ao disposto na cláusula 33.1.1, a CONTRATADA também estará isenta de apresentar seguro dos equipamentos POS e das leitoras/gravadoras de cartões sem contato por ela disponibilizados?

**RESPOSTA:** Está correto o entendimento.

**PERGUNTA 05:** ANEXO I - MINUTA DO CONTRATO, cláusula 33.2 (iii). Solicitamos informar a que se refere o risco "Equipamentos eletrônicos (baixa voltagem)" mencionado na cláusula 33.2 (iii).

**RESPOSTA:** Será publicada errata retirando esse item.

**PERGUNTA 06:** ANEXO I.1 - MINUTA DO CONTRATO, cláusula 33.4. Considerando que o Edital não deve dar margem a eventual dúvida sobre o que nele está estabelecido, solicitamos confirmar se é correto nosso entendimento de que se aplica a seguinte alteração de redação, de maneira a assegurar o perfeito entendimento do disposto na cláusula 33.4: "Contratação e Renovação do Seguro de Riscos Patrimoniais. O seguro de