

## SECRETARIA DE TRANSPORTES

### COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO AVISO DE ESCLARECIMENTO Nº 08 CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº CO 01/2022 PROCESSO NÚMERO 03/003.335/2021

#### CONCESSÃO SISTEMA DE BILHETAGEM DIGITAL

**PERGUNTA 01:** Item 3.3 VALIDADOR - "... As medidas e modelos de VALIDADORES devem observar as características físicas dos ambientes onde já existem tais equipamentos, garantindo que não haverá impacto para os OPERADORES DE TRANSPORTE" e item 4.2.1. FORNECIMENTO DE VALIDADORES "... A CONCESSIONÁRIA deverá disponibilizar, na entrega dos VALIDADORES aos OPERADORES DE TRANSPORTE, material esclarecendo os pré-requisitos para instalação observando definições de posicionamento e acessibilidade universal definidas pelo PODER CONCEDENTE em relação aos equipamentos respeitando a Lei Municipal nº 6.268/2017...". As entidades indagam se está correto o entendimento segundo o qual, no que se refere aos validadores, os itens serão aplicados preservando-se a acessibilidade universal em respeito à Lei Municipal nº 6.268/2017 e normas técnicas.

**RESPOSTA:** Está correto o entendimento.

**PERGUNTA 02:** Item 3.4: MÁQUINAS DE AUTOATENDIMENTO (ATM) "... teclado com marcação em braille" e "... Os ATMs deverão estar em conformidade com a ABNT NBR 15250:2005 para garantir a acessibilidade universal dos USUÁRIOS". As entidades solicitam a correção para "... Teclado com marcação tátil". Tal alteração se faz necessária para adequação ao item 3.15 da NBR 15250/2005 a saber: "3.15 marcação tátil: Símbolo ou figura geométrica em relevo, com traços simples, facilmente identificável pelo tato, destinado a permitir que pessoas com deficiência visual possam distinguir controles operacionais, botões ou teclas"

**RESPOSTA:** Será publicada errata alterando a redação.

**PERGUNTA 03:** Item 3.4: MÁQUINAS DE AUTOATENDIMENTO (ATM) - As entidades indagam o seguinte: Se uma máquina de autoatendimento (ATM) tiver a funcionalidade de sistema sonoro inoperante, o que inviabiliza o uso por pessoas com deficiência visual, será ele considerado totalmente inoperante para fins da Tabela 4?

**RESPOSTA:** Será considerado parcialmente inoperante, visto que uma das funcionalidades previstas estará indisponível.

**PERGUNTA 04:** Item 3.5. TERMINAL DE VENDA (POS) - As entidades entendem que a diferença deste canal de vendas para máquina ATM é que haverá uma venda assistida por um profissional da concessionária. É importante, contudo, que seja respeitada a acessibilidade com uso de forma autônoma e segura por pessoas com deficiência visual sem, por exemplo, ter de fornecer sua senha para o profissional no momento da aquisição de crédito por falta de acessibilidade. É essa a interpretação deste item do termo de referência?

**RESPOSTA:** As máquinas de POS serão semelhantes às máquinas de cartão de crédito e débito hoje já existentes nas redes de varejo da cidade, tendo, portanto, o mesmo padrão existente.

**PERGUNTA 05:** Item 4.3. INTEROPERABILIDADE COM OUTROS EMISSORES - Verifica-se da análise deste item estímulo à interoperabilidade entre sistemas atuais e vindouros como o novo sistema do SBD do Município do Rio de Janeiro com Metrô, Supervia Via, Rio Card (modos intermunicipais) e o novo sistema de bilhetagem que vier a ser adotado pelo Estado do Rio de Janeiro em licitação futura. As entidades entendem que a interoperabilidade prevista também deve ser interpretada no sentido dos sistemas de gratuidade para ganho de eficiência, transparência e redução de necessidade de obtenção e utilização de múltiplos cartões de gratuidade por pessoas com deficiência. Isso também se justifica pela possibilidade de interoperabilidade com o cartão de gratuidade que deverá ser unificado para os modais concedidos pelo Estado do Rio de Janeiro por força da Lei Estadual nº 8.022, de 29 de junho de 2018.

**RESPOSTA:** O direito à gratuidade está garantido conforme política tarifária vigente, descrita no item 4.5.1. A utilização de cartões de gratuidades adotará a mesma prática adotada para os demais cartões.

**PERGUNTA 06:** Item 4.4. ESTABELECIMENTO DA REDE DE VENDA E ATENDIMENTO - As entidades entendem que deverá ser acrescentada neste item a seguinte redação: "Os canais de atendimento deverão conter comunicação simples e alternativa, Língua Brasileira de Sinais (Libras) e tecnologia compatível com a comunicação de pessoas com deficiência auditiva, visual, intelectual e com transtorno espectro autista"

**RESPOSTA:** Será publicada errata alterando a redação.

**PERGUNTA 07:** Item 4.4. ESTABELECIMENTO DA REDE DE VENDA E ATENDIMENTO - Na redação "Independente da forma que venham a adotar, os canais devem fornecer atendimento customizado para pessoas com deficiência auditiva e visual e estar fisicamente adaptados para atender pessoas com deficiência locomotora, no caso de pontos físicos, observado o disposto na Lei Federal nº 13.146/2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência) e respectivas normas regulamentares" solicita-se o acréscimo a seguir: " estando sujeita às sanções contratuais

e legais cabíveis em caso de descumprimento". Tal acréscimo é idêntico ao adotado na obrigação estabelecida para a concessionária no que se refere ao nome social de travestis, mulheres e homens transsexuais.

**RESPOSTA:** Será publicada errata alterando a redação.

**PERGUNTA 08:** Item 4.4.3. ATENDIMENTO E VENDA ONLINE E VIA APLICATIVO - "No site e no aplicativo deverão constar informações da localização dos pontos de vendas presencial. Toda informação relevante e útil para os USUÁRIOS de transporte também deve ser veiculada no site e no aplicativo. Tanto o site quanto o aplicativo devem atender ao mesmo índice de disponibilidade definido para a CENTRAL DE OPERAÇÕES do SBD. O site e o aplicativo deverão estar disponíveis aos USUÁRIOS 30 (trinta) dias antes do INÍCIO DA OPERAÇÃO PARCIAL. O site deverá:

- Ter layout responsivo em dispositivos desktop nos navegadores Google Chrome, Microsoft Edge, Safari, Mozilla Firefox;
- Ter layout responsivo em dispositivos mobile e tablet nos navegadores Google Chrome e Safari;
- Estar em conformidade com as recomendações de acessibilidade do WCAG (World Content Accessibility Guide), devendo passar sem erros no recurso de validação ASES WEB (<http://asesweb.governoeletronico.gov.br/>), do Governo Federal;
- Estar em conformidade com os padrões HTML5, CSS e EcmaScript.
- Estar adaptados para atender pessoas com deficiência, quando aplicável, e fornecer interface e atendimento customizado para pessoas com deficiência auditiva e visual, observado o disposto na Lei Federal nº 13.146/2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência) e respectivas normas regulamentares.
- Disponibilizar idiomas inglês e espanhol". As entidades entendem que seria necessário incluir: "... O site e o aplicativo deverão:". Tal inclusão se afigura necessária para não haver dúvidas de que as regras de acessibilidade previstas acima são aplicáveis a ambos.

**RESPOSTA:** Será publicada errata alterando a redação.

**PERGUNTA 09:** Item 4.4.3. ATENDIMENTO E VENDA ONLINE E VIA APLICATIVO - "... • Disponibilizar idiomas inglês e espanhol". As entidades entendem que se faz necessária a seguinte redação: "... • Disponibilizar idiomas inglês, espanhol, Língua Brasileira de Sinais (Libras), bem como linguagem simples e alternativa". A redação proposta tem por objetivo conferir acessibilidade às pessoas com deficiência auditiva, deficiência intelectual e pessoas com transtorno do espectro autista.

**RESPOSTA:** Será publicada errata alterando a redação.

**PERGUNTA 10:** Item 4.5.1. CADASTRO DE USUÁRIOS - "Na construção do SBD deverá ser considerada a caracterização dos USUÁRIOS do transporte coletivo, de acordo com o seu vínculo a diferentes políticas públicas aplicáveis a cada situação particular. Isto contribui para a correta alocação dos 3 custos do sistema de transporte no orçamento da cidade. As políticas públicas que impactam diretamente o custeio dos serviços são:

- Educação, incluídos os descontos e isenções concedidos aos estudantes enquadrados nas legislações específicas.
- Saúde, incluídos os benefícios temporários ou definitivos concedidos aos USUÁRIOS com doenças previstas em legislações específicas.
- Proteção social, incluídos os USUÁRIOS protegidos por regulamentações específicas, especialmente os idosos.
- Transporte, incluídos todos os USUÁRIOS não contemplados nas políticas anteriores, e os que utilizam a integração intra e inter-modal". As entidades entendem que pessoas com deficiência se enquadram nas políticas públicas de proteção social, pois são protegidos por regulamentação específica. Ademais, não se pode confundir deficiência com doença estando esta enquadrada nas políticas públicas de saúde.

**RESPOSTA:** Agradecemos a contribuição e entendemos que a redação atual contempla o conceito acima exposto.

**PERGUNTA 11:** Item 6.1.3. RECONHECIMENTO FACIAL DOS BENEFICIÁRIOS DAS GRATUIDADES - Não há a previsão editalícia no sentido de estabelecer câmara de reconhecimento facial que capture imagem contemplando as especificidades do ser humano na perspectiva do desenho universal. As entidades entendem que deve haver previsão de câmeras de reconhecimento facial em local que permita a captura de imagem de pessoas independentemente de suas características (tais como crianças, pessoas de baixa estatura, nanismo, pessoas com cegueira ou baixa visão, pessoas com transtorno do espectro autista, pessoa com deficiência intelectual, etc). Em determinados veículos e dependendo de onde se localiza a câmera, esta não desempenha adequadamente o reconhecimento facial o que gera restrição de direitos e prejuízos aos usuários. A fixação de parâmetros e norma editalícia que determine que a câmera deve ser colocada em local que permita o reconhecimento facial independentemente da característica humana se mostra necessária.

**RESPOSTA:** Será editada resolução pela Secretaria Municipal de Transportes estabelecendo as normas para a localização da câmera de reconhecimento facial e validadores.

**PERGUNTA 12:** Item 6.1.3. RECONHECIMENTO FACIAL DOS BENEFICIÁRIOS DAS GRATUIDADES - Levando-se em consideração a grande quantidade de bloqueio de cartões de gratuidade em razão de captura de imagem do acompanhante de pessoa com deficiência e de divergência na validação com o titular do cartão/mídia de gratuidade e da inexistência de previsão editalícia a fim de solucionar tal questão, as entidades entendem

necessária previsão de norma editalícia no sentido de que o sistema de reconhecimento facial permita que a pessoa com deficiência possa passar na catraca independentemente da ordem de passagem, isto é, o acompanhante possa guiar a pessoa com deficiência e ser o primeiro a passar o cartão de gratuidade. Assim, o sistema captaria a imagem da pessoa com deficiência que passasse após o seu acompanhante e a confrontaria com o banco de dados para fins de validação.

**RESPOSTA:** A sugestão será avaliada junto à nova concessionária, em função da arquitetura do sistema que será utilizado.

**PERGUNTA 13:** Item 6.1.3. RECONHECIMENTO FACIAL DOS BENEFICIÁRIOS DAS GRATUIDADES - Levando-se em consideração que não há previsão editalícia, as entidades entendem que precisa ser inserido no edital a obrigação de a concessionária notificar o usuário caso haja o bloqueio do cartão/mídia de gratuidade. Como se pode verificar no edital, os usuários que possuem direito à gratuidade têm o dever de fornecer as informações, ou seja, a concessionária terá as informações e deverá notificar o usuário que tiver o cartão/mídia bloqueado(a). A concessionária poderá notificar por meio digital (sms, what's app, e-mail, etc. A notificação é fundamental para que o usuário tenha ciência da restrição a seu direito e qual a providência a ser tomada. As entidades entendem que tal medida garante o respeito ao direito do consumidor do serviço de transporte, bem como está alinhada ao exercício da ampla defesa e contraditório enquanto administrado pois se está diante de um serviço público concedido.

**RESPOSTA:** No item 6.1.3 está mencionado que "No caso da transação ser recusada, o PODER CONCEDENTE deverá ser alertado para tomar as providências cabíveis", ou seja, caberá ao PODER CONCEDENTE avaliar e, se for o caso, notificar ao usuário sobre o bloqueio. Tal procedimento será regulamentado em legislação específica.

### COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO AVISO DE ESCLARECIMENTO Nº 09 CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº CO 01/2022 PROCESSO NÚMERO 03/003.335/2021

#### CONCESSÃO SISTEMA DE BILHETAGEM DIGITAL

**PERGUNTA 01:** ANEXO 1.1 - MINUTA DO CONTRATO, cláusulas 19.2, 19.2.1, 18.1.3, 18.1.4 e 40.2. Considerando que: (i) conforme previsto na cláusula 19.2, no período que mediar entre a aquisição de CRÉDITOS DE TRANSPORTE pelos USUÁRIOS e sua efetiva utilização no pagamento de TARIFA PÚBLICA DE TRANSPORTE, a CONCESSIONÁRIA poderá fruir das respectivas receitas financeiras oriundas da aplicação dos valores depositados na CONTA ARRECADADORA, que serão reputadas RECEITAS ACESSÓRIAS e que não serão objeto de compartilhamento com o PODER CONCEDENTE; (ii) conforme previsto na cláusula 19.2.1, as receitas financeiras serão oriundas de aplicações financeiras pela CONCESSIONÁRIA, incluindo, mas não se limitando a juros, descontos recebidos, receitas de títulos vinculados ao mercado aberto, receitas sobre outros investimentos, prêmio de resgate de títulos e debêntures, bem como as atualizações monetárias pré-fixadas, as variações monetárias dos direitos de crédito e das obrigações em função da taxa de câmbio ou de índices ou coeficientes aplicáveis por disposição legal ou contratual, dentre outras dessa natureza; (iii) conforme previsto na cláusula 18.1.3, os CRÉDITOS DE TRANSPORTE vendidos e não utilizados pelos USUÁRIOS CADASTRADOS e os CRÉDITOS DE VALE TRANSPORTE vendidos aos empregadores e não utilizados pelos seus respectivos empregados reverterão ao PODER CONCEDENTE ao final da CONCESSÃO, devendo a CONCESSIONÁRIA transferir-los integralmente à CÂMARA DE COMPENSAÇÃO TARIFÁRIA, com as receitas financeiras obtidas pela sua respectiva aplicação em taxa SELIC ou taxa de Certificado de Depósito Interbancários (CDI); (iv) conforme previsto na cláusula 18.1.4, os CRÉDITOS DE TRANSPORTE vendidos e não utilizados por USUÁRIOS NÃO CADASTRADOS reverterão ao PODER CONCEDENTE após 12 (doze) meses contados da última utilização dos mesmos, com as receitas financeiras obtidas pela sua respectiva aplicação em taxa SELIC ou taxa de Certificado de Depósito Interbancários (CDI); (v) conforme previsto na cláusula 40.2 - Reversão de Créditos de Transporte, os valores dos CRÉDITOS DE TRANSPORTE adquiridos pelos USUÁRIOS e não utilizados, deverão ser revertidos ao PODER CONCEDENTE no momento da rescisão ou da extinção do CONTRATO com as receitas financeiras obtidas pela aplicação em taxa SELIC ou taxa de Certificado de Depósito Interbancários (CDI); (vi) de um lado, o disposto nas cláusulas 19.2, possibilita à CONCESSIONÁRIA auferir 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, considerando, a exclusivo critério da CONCESSIONÁRIA, as formas arroladas na cláusula 19.2.1, dentre outras; (vii) de outro lado, o exigido nas cláusulas 18.1.3 e 18.1.4, em razão do desconhecimento, por parte da CONCESSIONÁRIA, de quais CRÉDITOS DE TRANSPORTE vendidos serão ou não efetivamente utilizados no pagamento da TARIFA PÚBLICA DE TRANSPORTE, na prática, obriga a CONCESSIONÁRIA a exclusivamente considerar que as receitas oriundas de aplicações financeiras da totalidade dos CRÉDITOS DE TRANSPORTE vendidos e ainda não utilizados tenham que ser oriundas de aplicação em taxa SELIC ou taxa de Certificado de Depósito Interbancários (CDI); (viii) não há informação oficial do PODER CONCEDENTE sobre o percentual de CRÉDITOS DE TRANSPORTE e CRÉDITOS DE VALE TRANSPORTE que acabam não sendo utilizados pelos USUÁRIOS, de forma que não há segurança para que os licitantes

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